

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

VORLÄUFIG
2006/2227(INI)

21.12.2006

ENTWURF EINES BERICHTS

zu „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“
(2006/2227(INI))
Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Etelka Barsi-Pataky

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	6

ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ (2006/2227(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006)0314),
 - in Kenntnis der Zusammenfassung der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 durch den finnischen Ratsvorsitz, die die am 12. Oktober 2006 im Rat „Verkehr“ geführten Orientierungsaussprache wiedergibt (Ratsdokument 13847/06 TRANS 257),
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0000/2006),
- A. in der Erwägung, dass die Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ veröffentlicht wurde, begrüßt das Europäische Parlament, dass diese auf einem aktuellen Herangehen basiert und im Ergebnis ausführlicher Konsultationen unter Einbeziehung betroffener Beteiligter den Zielen von Lissabon im Rahmen der europäischen nachhaltigen Entwicklung folgt,
- B. in der Erwägung, dass das Europäische Parlament nicht mit dem Fortschritt der Europäischen Verkehrspolitik zufrieden ist, insbesondere mit der Umsetzung und Finanzierung, während es das bisher in den verschiedenen Bereichen Erreichte anerkennt und die Bedeutung unter anderem folgender anhaltender Bemühungen unterstreicht:
- Kohäsion zwischen den Bürgern und den Regionen durch verkehrspolitische Instrumente,
 - Maßnahmen zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen durch den Verkehrssektor,
 - anhaltende Überprüfung und weitere Entwicklung der Sicherheit in allen Verkehrsträgern, Luftfahrt, Seefahrt, Binnenschifffahrt, auf der Schiene und der Straße,
 - Bemühungen zur Erhöhung der Dienstqualität und zur Gewährleistung grundlegender Passagierrechte bei allen Verkehrsträgern auch für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität,
 - tatsächliche Umsetzung von Arbeitsbedingungen,
- C. in der Erwägung, dass das Europäische Parlament betont, dass die folgenden neuen Herausforderungen durch die Europäische Verkehrspolitik gelöst werden müssen:
- die Nachfrage nach Transportdienstleistungen steigt schneller als erwartet und ist

- stärker gewachsen als das BIP,
- die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Wirtschaft braucht mehr als bisher ein effizientes, gut funktionierendes nachhaltiges Verkehrssystem, in dessen Rahmen Transport als Teil europäischen Wachstums und Wettbewerbsfähigkeit zu sehen ist,
 - neue Herausforderungen auf Grund der letzten Erweiterung,
 - das Potenzial von Innovation und neuen Technologien ist beachtlich gestiegen,
 - auch auf Grund der Globalisierung haben sich neue Aufgaben ergeben,
- D. in der Erwägung, dass die Ziele der Europäischen Verkehrspolitik ausdrücklicher, eindeutiger und zielorientierter sein müssen,
1. betont die Bedeutung einer verstärkten Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher, nationaler, regionaler und lokaler Ebene, die die wirksame Umsetzung gemeinschaftlicher Regelungen und wirksamere Wege der Durchsetzung einschließen sollte; betont ferner die Notwendigkeit pragmatischer und zusammenarbeitsorientierter gegenseitiger Beziehungen zwischen Verkehrspolitik und anderen Bereichen, wie Energiepolitik, Umweltpolitik und Innovationspolitik;
 2. stimmt voll und ganz zu, dass das Gemeinschaftsrecht - in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der besseren Rechtsetzung - auf Bereiche ausgerichtet sein sollte, in denen Rechtsvorschriften erforderlich sind und politische Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene nur eingeleitet werden sollten, wenn sich daraus ein klarer Mehrwert ergibt; fordert die Kommission jedoch gleichzeitig auf, die Umsetzung und Durchsetzung des bestehenden gemeinschaftlichen Verkehrsrechts zu gewährleisten;
 3. betont, da die Gemeinschaftsmittel zur Finanzierung Transeuropäischer Verkehrsprojekte beschränkt bleiben, die Finanzierung von grenzübergreifenden Bereichen, betont jedoch, da der Fortschritt von Schwerpunktfinanzierungen langsamer als erwartet ist, dass die zentralen Transeuropäischen Schwerpunktverkehrsprojekte an Hand ihrer finanziellen Machbarkeit und der finanziellen Bereitschaft der betroffenen Mitgliedstaaten und ihrer Regionen ausgewählt werden sollten; ist der Auffassung, dass diese Projekte nachweislichen gesamteuropäischen Mehrwert bringen sollen, um so die Schaffung von Stückwerken nationaler Netze zu verhindern,
 4. fordert die Kommission auf, da auf Grund finanzieller Inaktivität bei Infrastrukturen ein großes Risiko für das europäische Wirtschaftswachstum besteht, Vorschläge zur möglichen Ausweitung neuer Alternativen und innovativer Finanzierungswege zu unterbreiten, einschließlich des Auffindens von Quellen für Verkehrsinvestitionen, gerechter Gebührenerhebung und zusätzlicher Mittel für Verkehrsforschung und Forschungen in verbundenen Bereichen; begrüßt die Einrichtung des Garantiefonds, erwartet jedoch mehr solcher Initiativen, insbesondere wenn die öffentlich-privaten Partnerschaften eine Rolle bei der Finanzierung übernehmen können und betont, dass es wichtig ist, die Rolle der EIB zu verstärken;
 5. unterstreicht, dass die geografische Ausdehnung der Union zu einer beachtlichen Ausweitung der Vielfalt geführt hat, weshalb vor der Rechtsetzung fundierte Analysen der Auswirkungen die möglichen Folgen für jeden Mitgliedstaat, insbesondere für die neuen Mitglieder, aufzeigen sollen; fordert die Institutionen und Mitgliedstaaten auf, ihr bestes zu tun, um die Mittel des Kohäsionsfonds für Verkehrsmaßnahmen umfassend

auszuschöpfen, und fordert ferner dazu auf, verkehrsbezogene Umweltinvestitionen mit Mitteln des Kohäsionsfonds für Umweltmaßnahmen zu unterstützen; ist der Auffassung, dass bei fehlenden Kapazitäten und Infrastrukturen ein qualitativer Fortschritt durch die Verknüpfung von Verkehrsträgern und intelligente Verkehrssystem erreicht werden kann;

6. unterstützt die Einschlagung eines realistischeren Weges, um die begrenzten Kapazitäten optimaler zu nutzen, und unterstreicht die Bedeutung einer wirksamen Nutzung der selbstständigen mit einander verknüpften Verkehrsträger, um eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen (Verknüpfung von Verkehrsträgern) zu erreichen; unterstreicht, dass, dort wo es angebracht ist, der Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern wie Schiene, Seeverkehr, Binnenschifffahrt erreicht werden muss; ist der Auffassung, dass ein ko-modales Netz - in dem es jedem Verkehrsträger gelingt, umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter zu sein - die besten Resultate für jeden Verkehrsträger mit sich bringt und auch deren gemeinsame Nutzung dem gesamten System zu Gute kommt;
7. betont, da die konventionellen Maßnahmen an ihre Grenzen gelangen, das Potenzial intelligenter Verkehrssysteme und technologischer Innovationen zur Stärkung der Verkehrseffizienz, Verringerung von Staubildungen und zur Verbesserung von Sicherheit und Umweltfreundlichkeit; unterstreicht, dass die Vorteile intelligenter Systeme und technologischer Innovationen (SESAR, ERTMS, Galileo usw.) erkannt werden müssen; unterstreicht, dass die Hauptaufgabe - sowohl für die Gemeinschaft als auch für die Industrie - darin besteht, den Markt für neue Innovationen zu fördern und ein angemessenes rechtliches und technisches Umfeld zu schaffen, einschließlich der Erleichterung von Anwendungen neuer Technologien durch öffentliche Beschaffungen;
8. stellt fest, dass sich auch aus der Globalisierung der Logistik, einem zentralen Element für die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Wirtschaft, neue Aufgaben ergeben; unterstreicht, dass die Europäische Verkehrspolitik Logistiken einbeziehen sollte; unterstützt die Entwicklung einer Rahmenstrategie für Güterverkehr; ermutigt zu multimodalen Logistiklösungen, Verknüpfungen von Infrastrukturen und zu fortgeschrittenen Informatiklösungen;
9. unterstützt die Zusammenarbeit und EU-Übereinkommen mit Drittländern in den Bereichen Verkehr, Energie und Umwelt und äußert seinen Wunsch grundlegend an diesen Verhandlungen und Übereinkommen beteiligt zu sein;
10. begrüßt die im Arbeitsplan enthaltenen Pläne für die kommenden Jahre und unterstreicht die Bedeutung integrierter Seeverkehrsstrategien, der weiteren Entwicklung der Luftfahrt und des Zeitplans für Energieeffizienz; unterstützt die Fortsetzung des Programms Marco Polo und die Beschleunigung des Programms Galileo; unterstützt ferner den Fortschritt der Projekte NAIADES, SESAR und ERTMS und das Grünbuch zum Nahverkehr;
11. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Fünf Jahre nach dem Weißbuch von 2001: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ bietet diese Halbzeitbilanz eine große Möglichkeit zur Zusammenfassung und auch zur Entwicklung neuer Wege und Ecksteine.

Ihre Berichterstatterin anerkennt das im Rahmen des gemeinschaftlichen Verkehrsrechts Erreichte, ist jedoch auch der Auffassung, dass ein dynamischeres Recht erforderlich ist, um die wesentlichen Ziele des Weißbuchs zu erreichen. Deshalb wird der Arbeitsplan für die kommenden Jahre mit seinen neuen und nachvollziehbaren Zielen (Arbeitsplan) begrüßt.

Nach Auffassung ihrer Berichterstatterin liegt die Schwäche der Verkehrspolitik in der Anwendung und Umsetzung, die in einigen Fällen beachtlich in Verzug geraten sind. Die Halbzeitbilanz zum Weißbuch berücksichtigt dieses Problem nicht stark genug und enthält somit weder einen ausdrücklichen Vorschlag noch eine Lösung dafür. Das ist ein ernsthafter Mangel der Halbzeitbilanz.

Die 2001 festgelegten Hauptziele sind weiterhin aktuell, obwohl viele davon auf Grund veränderter Bedingungen oder da sie nicht ausreichend Erfolge gebracht haben, leicht geändert wurden.

In der Halbzeitbilanz wird richtig darauf verwiesen, dass Verkehr als eine Dienstleistung in der Wirtschaft und Gesellschaft eine Schlüsselrolle einnimmt und von diesen untrennbar ist. Diese Ziele verleihen der Gemeinschaftlichen Verkehrspolitik einen zentralen Platz in der Agenda von Lissabon und geben eine grobe Richtung - bessere Regulierung, nachhaltige Entwicklung, flexibles und pragmatisches Herangehen - zur Erfüllung der Verkehrserfordernisse vor.

Die seit 2001 veränderten Bedingungen müssen berücksichtigt werden. Dazu gehören der internationale Kontext, die Globalisierung, die jüngsten und bevorstehenden Erweiterungen, die allgemeine Entwicklung des Binnenmarkts und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und erfordern ein breiteres und flexibleres Herangehen.

Ihre Berichterstatterin ist der Auffassung, dass die zunehmenden Staubildungen, der Druck auf die Umwelt und die sozialen Nachhaltigkeitsprobleme für das wirtschaftliche Wachstum und den Wohlstand Europas ernsthafte Hindernisse sein werden, wenn die gemeinschaftliche Verkehrspolitik nicht erneuert und umorientiert wird, um diesen Herausforderungen gerecht zu werden.

In diesem Initiativbericht möchte ihre Berichterstatterin die wichtigsten Punkte der verschiedenen Politikbereiche hervorheben, die von der Gemeinschaft mehr in den Mittelpunkt gerückt werden müssen. Wir fordern den Rat und die Kommission auf, auf diese Fragen umfassendere Lösungen aufzuzeigen und sie als Ecksteine der neuen Herausforderungen an die Gemeinschaftliche Verkehrspolitik zu verstehen.

Hauptpunkte des Berichts

1. Die unzureichende Anwendung und die unvollständige Umsetzung des Verkehrsrechts ist eines der Haupthindernisse einer erfolgreichen Europäischen Verkehrspolitik. Das sollte geändert werden und könnte gelöst werden, wenn die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ebenen verstärkt wird.

Ferner sind pragmatische und zusammenarbeitsorientierte wechselseitige Beziehungen zwischen Verkehrspolitik und anderen Bereichen, wie Energiepolitik, Umweltpolitik und Innovationspolitik erforderlich und sie sollten in die Rechtsvorschriften aufgenommen werden. Diese wechselseitigen Beziehungen sollten zuerst innerhalb der Kommission begonnen werden.

2. Ihre Berichterstatterin stimmt voll dem Ziel einer besseren Rechtsetzung zu, dass das Gemeinschaftsrecht auf Bereiche ausgerichtet sein sollte, in denen es erforderlich ist und politische Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene nur eingeleitet werden sollten, wenn sich daraus ein klarer Mehrwert ergibt. Wir ermutigen die Kommission konsequenter aufzutreten, um die bestehende gemeinschaftliche europäische Verkehrspolitik um- und durchzusetzen.

3-4. Bezüglich der Finanzierung braucht Europa kreativere und mutigere Lösungen, die für die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedliche Lösungen anbieten. Es besteht ein allgemeiner Mangel an Infrastrukturfinanzierungen und politischer Unterstützung für die Umsetzung zentraler europäischer Projekte. Das erforderliche Verkehrsaufkommen nimmt schneller zu als bisher erwartet. Für die europäische Wirtschaft besteht ein reales Risiko anhaltender Inaktivität. Europa braucht Verkehrskorridore mit koordinierter Preisgestaltung, Interoperabilität und Betriebsvorschriften, deren Investitionen nicht verschoben werden können.

Deshalb ist ihre Berichterstatterin der Auffassung, dass es für die Europäischen Institutionen unverzichtbar ist, spätestens während der Überarbeitung im Rahmen des FINP 2008 eine Lösung zu finden. Die Vorbereitung dieser Aufgabe muss so bald wie möglich beginnen, vor allem mit der Ausarbeitung neuer alternativer und innovativer Finanzierungswege.

Die Erfolge der Eurovignetten-Richtlinie müssen anerkannt werden, wobei vorgeschlagen wird, dass die eingenommenen Gebühren für den Verkehrssektor verwandt werden sollten. Das Europäische Parlament wartet auf das Ergebnis der Analyse der Kommission zur Internalisierung externer Kosten.

5. Ihre Berichterstatterin ist der Auffassung, dass die Möglichkeiten und Aufgaben für die Verkehrspolitik, die sich aus der Wiedervereinigung Europas 2004 und 2007 ergeben haben Berücksichtigung finden sollten.

Die jüngste Erweiterung der Gemeinschaft hat zu einer beachtlichen Zunahme der Vielfalt beigetragen. Das Gemeinschaftsrecht und die einzelnen politischen Maßnahmen müssen den unterschiedlichen Erfordernissen der Mitgliedstaaten gerecht werden und auf fundierten Analysen aufbauen, die mögliche Auswirkungen auf jeden einzelnen Mitgliedstaat und darüber hinaus, wenn erforderlich, getrennt auf die neuen Mitgliedstaaten aufzeigen. Ein qualitativer Fortschritt und gegebenenfalls ein Sprung vorwärts sollte durch die Verknüpfung von Verkehrsträgern und intelligente Verkehrssysteme erreicht werden. Die Verknüpfung

von Verkehrsträgern (Co-Modality) kann zu einer optimierten Nutzung und proportionalen Entwicklung aller Verkehrsträger führen. In diesen Fällen sind gemeinschaftliche Kofinanzierungen unumgänglich.

Es ist von äußerster Bedeutung, dass die Institutionen und Mitgliedstaaten ihr Bestes tun, um umfassend die Mittel des Kohäsionsfonds für Verkehrsmaßnahmen auszuschöpfen und verkehrsbezogene Umweltinvestitionen mit Mitteln des Kohäsionsfonds für Umweltmaßnahmen zu unterstützen.

Hinsichtlich der staatlichen Unternehmen der neuen Mitgliedstaaten wäre es auch wichtig, deren finanziellen Beiträge, die nicht als Staatsbeihilfe betrachtet werden, zu analysieren.

6. Die künftige Verkehrspolitik muss die spezifischen Potenziale der einzelnen Verkehrsträger optimieren, um die Ziele sauberer und effizienter Verkehrssysteme zu erreichen.

Ihre Berichterstatterin möchte die mit Hilfe des Programms Marco Polo und anderer früherer Rechtsvorschriften bei der Verkehrsverlagerung erreichten Erfolge hervorheben. Jedoch ist die Verkehrsverlagerung nicht die einzige Lösung, und wir sollten nicht mehr erwarten, als sie bieten kann. Ihre Berichterstatterin unterstützt flexiblere und wettbewerbsfähigere Lösungen, bei denen jeder Verkehrsträger seinen besten Beitrag im komplexen Verkehrswesen spielt und bei denen jeder Verkehrsträger zum Nutzen des gesamten Systems in Verbindung mit anderen Verkehrsträgern genutzt werden kann.

7. Ihre Berichterstatterin betont und unterstützt die Bedeutung der intelligenten Verkehrssysteme. Das technologische Potenzial muss für eine höhere Sicherheit und bessere Umweltverträglichkeit des Verkehrs ausgebaut werden. Ohne zu hohe Erwartungen zu wecken, ist es wichtig, intelligente Verkehrssysteme in die gemeinschaftliche Verkehrspolitik zu integrieren.

Die wichtigste Frage in diesem Bereich lautet: Wie kann ein angemessener Markt für diese neuen, innovativen Lösungen geschaffen werden? Die Gemeinschaft muss zur Lösung dieser Frage eng mit der Industrie zusammenarbeiten. Ihre Berichterstatterin begrüßt das Grünbuch zur Anwendung von Galileo, jedoch sind weitere Fortschritte erforderlich, um zu erreichen, dass intelligente Verkehrssysteme, speziell Logistik- und Sicherheitsmanagement (SESAT, ERTMS, RIS, eCall), Teil unseres tagtäglichen Verkehrsmanagements werden.

8-9. Ihre Berichterstatterin stimmt zu, dass Europa das logistische Denken in alle Bereiche der Verkehrspolitik integrieren muss. Auch wenn die Logistik als solche erstrangig eine geschäftliche Aktivität ist, muss die Gemeinschaft angemessene Rahmenbedingungen schaffen.

Die globale Dimension des Verkehrssektors muss stärker in die allgemeine Verkehrspolitik der Gemeinschaft integriert werden und außerdem müssen umfassendere Beziehungen mit Drittstaaten und Organisationen entwickelt werden. Galileo hat jetzt einen globalen Rahmen und sowohl in der Luftfahrt als auch im Seeverkehr gibt es erfolgreiche Beispiele, die von globalen Bedingungen nicht trennbar sind (IMO und IAO Übereinkommen, die Anwendung von Emissionsvorschriften, Luftfahrtabkommen EU – Vereinigte Staaten).

10. Der Arbeitsplan für die wesentlichen Maßnahmen der kommenden Jahre wird begrüßt. Es wäre wünschenswert, diesen Zeitplan einzuhalten, jedoch heben wir einige Themen im Bericht hervor. Neben der Berücksichtigung der Subsidiarität besteht eine zunehmende Nachfrage nach Modellen bewährter Verfahren im Nahverkehr. Wir unterstützen diese Forderungen. Ihre Berichterstatterin möchte die Aufmerksamkeit darauf lenken, dass die Halbzeitbilanz auf einige Verkehrsträger wie Busse, Motorräder und Fahrräder nicht eingeht, was nachgeholt werden sollte.