



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0189/2010

9.6.2010

BERICHT

über eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr
(2009/2096(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Mathieu Grosch

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	17
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	21
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE	26
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	32
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	36

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr(2009/2096(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System" (KOM(2009)0279),
- in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Rates vom 17. und 18. Dezember 2009 zur Mitteilung der Kommission "Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System" (17456/2009),
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (KOM(2001)0370),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001" (KOM(2006)0314),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs "Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele" (KOM(2007)0140),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Strategie zur Internalisierung externer Kosten" (KOM(2008)0435),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Ökologisierung des Verkehrs" (KOM(2008)0433),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Begrenzung des globalen Klimawandels auf 2 Grad Celsius - Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus" (KOM(2007)0002),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Grünbuchs "TEN-V: Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik" (KOM(2009)0044),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa" (KOM(2008)0886),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Das Programm der EU für den Güterverkehr - Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa" (KOM(2007)0606),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität" (KOM(2006)0336),
- in Kenntnis des Berichts der Kommission „Zweiter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts“ (KOM(2009)0676),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ (KOM(2009)0008),
- in Kenntnis der Mitteilung und des Aktionsplans der Kommission zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen (KOM(2009)0010),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über den Kurzstreckenseeverkehr (KOM(2004)0453),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik (KOM(2007)0616),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative Intelligentes Fahrzeug" (KOM(2007)0541),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe" (KOM(2003)0311),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung" (KOM(2006)0074),
- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission "Aktionsplan urbane Mobilität" (KOM(2009)0490),
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 10. März 2010 zum Thema „EU 2020“¹
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 12 April 2005 zum Kurzstreckenseeverkehr²,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 29. September 2005 zu dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe³,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2010)0053.

² ABl. C 33E vom 9.2.2006, S. 142.

³ ABl. C 227E vom 21.9.2006, S.609.

die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbewertung¹,

- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“²,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 12. Juli 2007 zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets³,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 5. September 2007 zum Thema "Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität"⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa⁷,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 4. September 2008 zu einer europäischen Hafenspolitik⁸,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 11. März 2009 zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs und zur Internalisierung externer Kosten⁹,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes¹⁰,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 23. April 2009 zu dem Aktionsplan im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme¹¹,
- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 23. April 2009 zu einem Aktionsplan zur

¹ ABl. C 244E vom 18.10.2007, S. 220.

² Angenommene Texte, P6_TA(2007)0345.

³ ABl. C 175E vom 10.7.2008, S.

⁴ ABl. C 187E vom 24.7.2008, S.154.

⁵ ABl. OJ C 66E vom 20.3.2009, S. 1.

⁶ ABl. C 286E vom 27.11.2009, S. 45.

⁷ ABl. C 295E vom 4.12.2009, S. 79.

⁸ ABl. C 295E vom 4.12.2009, S.74.

⁹ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0119.

¹⁰ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0258.

¹¹ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0308.

Mobilität in der Stadt¹ ,

- in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems² ,
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0189/2010),
- A. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor ein wichtiges Element der Entwicklung der Europäischen Union und ihrer Regionen und Städte darstellt, welches die Wettbewerbsfähigkeit und den sozialen Zusammenhalt der Regionen und Städte unmittelbar beeinflusst und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes leistet,
- B. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor im Hinblick auf Wirtschaft, Gesellschaft und territorialen Zusammenhalt eine Dreifachfunktion erfüllt, und dass alle diese Funktionen von grundlegender Bedeutung für die europäische Integration sind,
- C. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor entscheidenden Einfluss auf die Bereiche Wirtschaft und Beschäftigung hat, da er (gemessen am Bruttoinlandsprodukt) 10 % des Wohlstands der EU erwirtschaftet und über 10 Millionen Arbeitsplätze schafft, und ihm deshalb bei der Umsetzung der EU-Strategie 2020 eine Schlüsselrolle zukommen wird,
- D. in der Erwägung, dass der Verkehr ein wesentlicher Bereich der EU-Politik ist, und dass die EU deshalb einen finanziellen Rahmen benötigt, mit dem die Aufgaben, die sich in den kommenden Jahren im Bereich der Verkehrspolitik stellen, bewältigt werden können und der es ermöglicht, die Wirtschaft kurzfristig anzukurbeln, die Produktivität mittel- und langfristig zu erhöhen und Europa als Forschungsstandort zu stärken,
- E. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor einen erheblichen Einfluss auf die Umwelt und auf die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen hat, und dass der Verkehrssektor zwar die berufliche und private Mobilität der Menschen ermöglicht, jedoch 2008 insgesamt für 27% des gesamten CO₂-Ausstoßes verantwortlich war und dieser Anteil seitdem weiterhin gestiegen ist; in der Erwägung, dass auf den Straßenverkehr 70,9%, auf den Luftverkehr 12,5%, auf den See- und Binnenschiffsverkehr 15,3% und auf den Schienenverkehr 0,6% der gesamten CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Jahr 2007 entfielen,
- F. in der Erwägung, dass in Europa alle Verkehrsträger Bemühungen zur Verbesserung der Sicherheit unternommen haben; in der Erwägung, dass 2008 dennoch etwa 39 000

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0307.

² ABl. L 300 vom 30.11.2009. S. 34.

Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen sind und 300 000 schwer verletzt wurden, und dass deshalb weitere Anstrengungen zur Verbesserung aller Aspekte der Sicherheit, besonders der Sicherheit im Straßenverkehr, erforderlich sind,

- G. in der Erwägung, dass sich die EU im Klimaschutzpaket dazu verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 bis zum Jahr 2020 um 20 % zu reduzieren, und dies als verbindliches Ziel bestehen bleibt,
- H. in der Erwägung, dass die im Weißbuch von 2001 gesetzten Ziele nur teilweise erreicht wurden und daher überprüft werden muss, ob diese Ziele beibehalten oder neu formuliert werden sollten und, falls sich dies als notwendig erweist, die Bemühungen zur Erreichung dieser Ziele verstärkt werden müssen,
- I. in der Erwägung, dass Probleme bei der Umsetzung, wie zum Beispiel verspätete oder fehlerhafte Umsetzung, die Effizienz europäischer Gesetzgebung wesentlich beeinträchtigen und diesbezüglich dringender Handlungsbedarf besteht,
- J. in der Erwägung, dass die parlamentarische Arbeit kohärent gestaltet werden muss, besonders in den Bereichen, die die Verkehrspolitik direkt tangieren, wie unter anderem Umwelt- und Sozialpolitik, Stadtplanung und Raumordnung sowie Beschäftigungs- und Wirtschaftspolitik,
- K. in der Erwägung, dass die Finanz- und Wirtschaftskrise den Verkehrssektor hart getroffen hat, dies jedoch als Chance genutzt werden sollte, die Verkehrsbranche zukunftsorientiert zu unterstützen bzw. zu fördern, insbesondere durch die Förderung nachhaltiger Verkehrsträger und von Investitionen unter anderem in den Schienenverkehr und die Schifffahrt, in der Erwägung, dass dies zu faireren Wettbewerbsbedingungen in der Verkehrsbranche führen wird,
- L. in der Erwägung, dass im Zuge der bevorstehenden Überprüfung der Agenturen der durch die Agenturen erbrachte Mehrwert ebenso geprüft werden muss wie die Notwendigkeit, eine Europäische Verkehrsagentur einzurichten,
- M. in der Erwägung, dass es für den Verkehrssektor von großer Bedeutung ist, messbare Ziele zu setzen, um einerseits die Effizienz der Verkehrspolitik besser zu überprüfen und andererseits gesellschaftliche und wirtschaftliche Planungsleitlinien zu schaffen und um nachzuweisen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Umsetzung der festgelegten Verkehrspolitik notwendig sind,
- N. in der Erwägung, dass wesentliche Entwicklungen in den Bereichen Forschung, Infrastruktur und Technik eine Anpassung der Finanzmittel und -instrumente erfordern,
- O. in der Erwägung, dass die Entwicklungen in der Gesellschaft und in einer ganzen Reihe von Wirtschaftssektoren zu einer Erhöhung der Nachfrage im Verkehrssektor führen und dass deshalb alle Verkehrsträger von wesentlicher Bedeutung sind; in der Erwägung, dass sie jedoch an ihrer Effizienz in wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer und beschäftigungspolitischer Hinsicht bemessen werden sollten,
- P. in der Erwägung, dass zukünftig eine nachhaltige Zusammenarbeit aller

Verkehrsmodalitäten sowohl für die Personen- wie auch für die Güterbeförderung erforderlich sein wird, um sichere, nachhaltige, logistisch sinnvolle und damit effiziente Verkehrsketten zu schaffen, einschließlich multimodaler Lösungen und der Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr,

Gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Herausforderungen

1. ist davon überzeugt, dass die EU-Politik allgemein für den Verkehr als zentralen Sektor des Binnenmarktes eine klare und kohärente Zukunftskonzeption benötigt, um den freien Personen- und Warenverkehr zu gewährleisten und den territorialen Zusammenhalt in ganz Europa sicherzustellen; vertritt die Auffassung, dass der Verkehrssektor weiterhin einen maßgeblichen Beitrag zu nachhaltigem Wachstum und zur Wettbewerbsfähigkeit in der EU leisten und dabei wirtschaftliche Effizienz garantieren und sich in einem Rahmen konsequent hoher Sozial- und Umweltstandards entwickeln muss;
2. ist davon überzeugt, dass der demografische Wandel vor allem in den Städten für den Verkehr und die Mobilität zu Herausforderungen im Hinblick auf Sicherheit und Kapazität führen wird und dass das Grundrecht auf Mobilität, das unter anderem durch eine verbesserte Zugänglichkeit und durch den Bau fehlender infrastruktureller Bindeglieder realisiert wird, und seine Anwendbarkeit in dieser Hinsicht als wesentlich zu betrachten sind; betont, dass in diesem Zusammenhang gut integrierte multimodale Mobilitätsketten von Gehwegen, Radwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln zukunftsweisend für den städtischen Raum sind; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im städtischen Raum insbesondere die vorhandene Infrastruktur die Wahl des am besten geeigneten Verkehrsträgers bedingen wird; vertritt die Ansicht, dass gute öffentliche Verkehrsverbindungen in ländlichen Gebieten dazu führen würden, dass private Kraftfahrzeuge deutlich weniger genutzt werden; fordert die Schaffung funktioneller Agglomerationen, um einen Stadt-Umland-Verkehrsverbund zu gründen und der Verstädterung entgegenzuwirken;
3. fordert die Kommission auf, Pläne für Nachhaltige Städtische Mobilität (NSM-Pläne) für Städte mit über 100.000 Einwohnern einzuführen und ermutigt die Städte, unter gebührender Achtung des Subsidiaritätsprinzips, Mobilitätspläne auszuarbeiten, die ein integriertes Verkehrskonzept mit dem Ziel einer Verringerung von Umweltschäden und einer gesünderen und effizienteren Mobilität vorschlagen;
4. ist der Auffassung, dass eine steigende Nachfrage auch im Gütertransport unter anderem zu einer übermäßigen Beanspruchung von Kapazitäten bzw. Effizienzminderung durch Infrastrukturprobleme führt, und vor allem die komodale Nutzung und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wie auch die der Güter verstärkt werden sollte, und dass eine grundlegende Verbesserung der Infrastruktur, besonders die Beseitigung von seit Jahren bekannten Verkehrsengpässen, dringend notwendig ist;
5. hebt hervor, dass die Dekarbonisierung des Verkehrs eine der wichtigsten Herausforderungen der zukünftigen EU-Verkehrspolitik ist und alle zur Verfügung stehenden und nachhaltigen Mittel dazu genutzt werden sollten, wie unter anderem ein Energiemix, der die Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicherer Technologien und Verkehrsträger, Preisbildungsmaßnahmen und die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsmodalitäten unter der Voraussetzung, dass die auf EU-Ebene

entstandenen Einnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Mobilität verwendet werden und Maßnahmen zur Einflussnahme auf das Verhalten der Verkehrsnutzer und -betreiber (Sensibilisierung, umweltbewusstes Verhalten ...) ergriffen werden; unterstreicht, dass hierbei vorrangig finanzielle Anreize unter Ausschluss von möglichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsträgern und Mitgliedstaaten geschaffen werden sollten;

6. erkennt an, dass die CO₂-Emissionen des Seeverkehrs laut Internationaler Seeschiffahrtsorganisation (IMO) drei- bis fünfmal niedriger liegen als die des landgestützten Verkehrs, ist aber beunruhigt über die voraussichtlichen SO_x- und NO_x-Emissionen aus dem Seeverkehr, die bis 2020 nahezu mit dem landgestützten Verkehr vergleichbar sein werden, und über den erfolglosen Versuch der IMO, ein System zur Verringerung der CO₂-Emissionen einzuführen;
7. betont die Notwendigkeit, die breite Öffentlichkeit besser über die Folgen von Freizeitreisen zu informieren, und fordert die Kommission auf, Freizeitreisen in ihrem strategischen Ansatz zu berücksichtigen;

Sicherheitsgründe

8. stellt fest, dass die Sicherheit eines der vorrangigen Ziele der künftigen Verkehrspolitik bleiben muss und dass die Sicherheit der aktiven und passiven Verkehrsteilnehmer aller Verkehrsmittel garantiert werden muss; hält es für überaus wichtig, dass die gesundheitlichen Beeinträchtigungen infolge des Verkehrs, besonders durch den Einsatz moderner Technologien, verringert werden und dass die Rechte der Benutzer aller Verkehrsmittel, besonders der Passagiere mit eingeschränkter Mobilität, durch klare und transparente Regelungen garantiert werden; unterstützt die Schaffung einer Charta von Fahrgastrechten in der Europäischen Union;
9. fordert die Kommission auf, eine konzise Studie über bewährte Verfahren der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen in allen Fahrzeugarten und auf allen Arten von Straßen innerhalb und außerhalb von Ortschaften vorzulegen, die dem Ziel dient, legislative Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen und zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit vorzuschlagen;
10. betont die Notwendigkeit, sowohl persönliche Sicherheit als auch Rechtssicherheit für Arbeitnehmer im Verkehrssektor zu garantieren, indem unter anderem eine ausreichende Zahl sicherer Parkplätze geschaffen wird und die Durchsetzung von Straßenverkehrsvorschriften sowie der Sanktionen, die sie vorsehen, harmonisiert wird; betont, dass die grenzüberschreitende Durchsetzung von Sanktionen die Straßenverkehrssicherheit für alle Benutzer verbessern wird;
11. macht darauf aufmerksam, dass mit dem Anstieg des Straßengüterverkehrs das Angebot an Lkw-Stellflächen am Transeuropäischen Straßennetz (TERN) nicht Schritt gehalten hat und daher die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten vor allem in den Nachtstunden für Berufskraftfahrer, aber auch generell die Verkehrssicherheit dadurch ernsthaft gefährdet ist, sofern in den EU-Mitgliedsstaaten die Rastmöglichkeiten nicht qualitativ und quantitativ verbessert werden;

Effiziente Komodalität

12. stellt fest, dass die Entwicklungen des Personen- und Güterverkehrs insgesamt weitgehend von der effizienten Nutzung der verschiedenen Verkehrsmodalitäten abhängt und dass deshalb die europäische Verkehrspolitik eine effiziente Komodalität zum Ziel haben sollte, die eng geknüpft ist an die Dekarbonisierung, die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs; vertritt die Ansicht, dass dies zu einer optimalen Umverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und einer Verlagerung auf die nachhaltigeren Verkehrsträger führen und Interoperabilität innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten, nachhaltigere Transport- und Logistikketten und eine nachhaltigere Verkehrsträgerwahl fördern und reibungslose Verkehrsströme unter Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsknotenpunkte ermöglichen wird;
13. hebt hervor, dass die effiziente Komodalität nicht nur nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit, sondern auch nach Kriterien des Umweltschutzes, der Sozial- und Arbeitsbedingungen, der Sicherheit und des territorialen Zusammenhalts gemessen werden sollte, wobei die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten und Ausgangssituationen der verschiedenen Verkehrsmodalitäten und der Länder, Regionen und Städte in Europa ebenfalls berücksichtigt werden sollten;
14. betont, dass eine effiziente Komodalität eine Verbesserung der Infrastruktur bedeutet, unter anderem durch die Entwicklung grüner Korridore, Verringerung von Verkehrsengepässen und Verbesserung des Schienenverkehrs und der Schifffahrt, bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit durch neue Technologien und Verbesserung der Arbeitsbedingungen;

Vollendung des Binnenmarktes

15. fordert eine regelmäßige Kontrolle der europäischen Gesetzgebung und ihrer Umsetzung und Anwendung, um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, die Hemmnisse, die durch fehlerhafte oder verspätete Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften in den Mitgliedsstaaten entstehen, konsequent zu beseitigen;
16. schlägt vor, innerhalb des neuen Rahmens des Vertrags von Lissabon und mit dem Einverständnis Übereinstimmung mit der Kommission mindestens einmal im Jahr eine gemeinsame Sitzung der für die Verkehrspolitik Verantwortlichen der nationalen Parlamente durchzuführen, um zum Zwecke einer besseren und wirksameren Umsetzung der EU-Verkehrsgesetzgebung Erfahrungen auszutauschen und zusammenzuarbeiten;
17. stellt fest, dass der Verkehr für die Vollendung des europäischen Binnenmarktes sowie den freien Personen und Warenverkehr eine wesentliche Rolle spielt und vor allem im Schienenverkehr in allen EU-Mitgliedstaaten eine regulierte Marktöffnung erreicht werden sollte; vertritt die Ansicht, dass diese komplette Marktöffnung den Verbrauchern Vorteile bringen wird und von Maßnahmen zur Sicherung der Qualität der öffentlichen Dienstleistungen sowie einem langfristigen Investitionsplan für Infrastruktur und technische Interoperabilität, um die Effizienz und Sicherheit zu verbessern, und Maßnahmen zur Vermeidung von intramodalen und intermodalen Wettbewerbsverzerrungen unter anderem in sozial-, fiskal-, sicherheits- und

umweltbezogenen Bereichen begleitet werden sollte; betont, dass die Internalisierung externer Sozial- und Umweltkosten schrittweise erfolgen sollte, beginnend mit den umweltbelastenderen Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr;

18. fordert die Kommission und die Behörden der Mitgliedstaaten auf, den Abschluss der Liberalisierung von Kabotagebeförderungen zu erleichtern, die weit verbreiteten Leergutfahrten zu reduzieren und für ein nachhaltigeres Straßen- und Schienennetz in Form von mehr Umschlagplätzen im Güterverkehr zu sorgen;
19. vertritt im Hinblick auf das Ziel einer effizienten und andere Modalitäten ergänzende Schifffahrt die Ansicht, dass die erneute Einleitung eines entschiedenen Liberalisierungsprozesses unumgänglich ist, um sie wirklich wettbewerbsfähig zu machen;
20. unterstreicht im Hinblick auf die wirtschaftlichen Erfordernisse die Bedeutung eines wirklich europäischen Verkehrsinfrastrukturmanagements (Schienengüter- und Personenverkehrskorridore, Einheitlicher Europäischer Luftraum, Häfen und ihre Anbindung ans Verkehrsnetz, Seeverkehrsraum ohne Grenzen, Binnenschiffsverkehr), um den „Grenzeffekt“ bei allen Verkehrsträgern zu beseitigen und die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der EU zu verstärken;
21. fordert die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Buchungssystems, um die verschiedenen Verkehrsträger weiter zu rationalisieren, zu vereinfachen und ihre Interoperabilität zu verbessern;
22. unterstreicht, dass der Verkehr Einfluss auf die Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitspolitik hat und dass im Zuge der Schaffung eines einheitlichen Verkehrsraumes die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen und die Aus- und Weiterbildung auf einem hohen Niveau harmonisiert und auf der Grundlage eines wirksamen sozialen Dialogs auf europäischer Ebene kontinuierlich verbessert werden müssen; betont, dass unter anderem die Schaffung von europäischen Ausbildungszentren und EU-Exzellenzzentren in den jeweiligen Mitgliedsstaaten zur Förderung der messbaren Qualität der Ausbildung und des Status der im Verkehrssektor beschäftigten Personen und zur gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungsprogramme beitragen kann;
23. ist der Auffassung, dass zur Erreichung größerer Effizienz in der Verkehrspolitik laufende Programme (wie beispielsweise Galileo und IVS für alle Verkehrsträger) bewertet werden müssen, und dass in Abhängigkeit von den Ergebnissen die Strategie und Programmplanung entsprechend neu ausgerichtet werden sollten; hält in diesem Sinne unter anderem ein neues Programm für die Sicherheit im Straßenverkehr, die Wiederbelebung der TEN-V, eine Zwischenbilanz von NAIADES, die schnellstmögliche und vollständige Umsetzung des Programms für den Einheitlichen Europäischen Luftraum, des Programms SESAR und des 8. Forschungsrahmenprogramms und eine vereinfachte Weiterführung von Marco Polo erforderlich;

Europäische Agenturen

24. ist der Meinung, dass die technische Interoperabilität und ihre Finanzierung, die europäische Zertifizierung, Normung und gegenseitige Anerkennung wesentliche

Elemente eines gut funktionierenden Binnenmarktes darstellen und die Durchsetzung dieser Elemente verstärkt zum Aufgabenbereich der verschiedenen Agenturen gehören sollte; unterstreicht, dass alle Agenturen ein gleichermaßen hohes Verantwortungs- und Kompetenzniveau anstreben und kurzfristig erreichen sollten und ihre Tätigkeit regelmäßig einer Bewertung unterzogen werden sollte; ruft insbesondere zur vollen Entfaltung des Potenzials der Europäischen Eisenbahnagentur auf, unter anderem durch die schrittweise Übernahme der Verantwortung seitens der Agentur für die Zertifizierung aller neuen Schienenfahrzeuge und Eisenbahninfrastrukturen sowie für regelmäßige Audits nationaler Sicherheitsbehörden oder gleichwertiger Stellen in den Mitgliedstaaten gemäß Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004;

25. unterstreicht, dass sich 75 % des Verkehrs auf der Straße abspielen und deshalb der Notwendigkeit Rechnung getragen werden sollte, eine Agentur für den Straßenverkehr zu schaffen, um insbesondere die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und das Grundrecht der Bürger auf sichere Mobilität zu garantieren, indem neue Anwendungen (wie z.B. Galileo oder ähnlich geeignete Techniken für Intelligente Verkehrssysteme) gefördert und Forschungsprogramme durchgeführt werden; vertritt darüber hinaus die Ansicht, dass diese Agentur die Möglichkeit haben sollte, regulierend einzugreifen, wenn es um die Behebung von Hindernissen für den nachhaltigen Binnenmarkts geht;
26. weist darauf hin, dass die Binnenschifffahrt noch immer mit abweichenden institutionellen Rahmenbedingungen konfrontiert ist, und fordert den Aufbau einer dauerhaften und strukturierten Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Institutionen, um das Potenzial dieses Verkehrsträgers voll auszuschöpfen;

Forschung und Technologie

27. fordert eine Forschungs- und Technologieagenda für den Verkehrssektor; vertritt die Ansicht, dass diese Agenda in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Interessengruppen aufgestellt werden sollte, um die sektorspezifischen Erfordernisse zu ermitteln und EU-Mittel entsprechend gezielter zuweisen zu können; vertritt die Ansicht, dass dabei Projekte prioritär behandelt werden sollten, die die Dekarbonisierung des Verkehrs, die Erhöhung der Transparenz der Lieferkette, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung des Verkehrsmanagements und den Abbau bürokratischer Hürden betreffen;
28. betont, dass Forschung, Entwicklung und Innovation unterstützt werden müssen, da sie durch Reduktion von Abgasen und Verkehrslärm zu bedeutenden Umweltverbesserungen bei allen Verkehrsträgern führen, die Sicherheit erhöhen, indem sie Lösungen im Hinblick auf eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastrukturkapazität und Verringerung von Verkehrsengepässen schaffen, und nicht zuletzt eine größere Energieunabhängigkeit bei den Verkehrsträgern im gesamten Verkehrsnetz mit sich bringen; betont, dass intelligente, interoperable und verknüpfte Systeme in der Verkehrsführung und der Sicherheit wie u.a. ERTMS, Galileo, SESAR und IVS und ähnlich geeignete Technologien sowohl in der Forschung und Entwicklung wie auch in der Anwendung unterstützt werden müssen; fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass alle Bürger in der gesamten Union von solchen intelligenten Verkehrssystemen profitieren können; stellt fest, dass die nötigen Rahmenbedingungen und offene Standards für vielversprechende Technologien eingeführt werden müssen, ohne dass eine bestimmte Technologie in unbilliger Weise

bevorzugt wird;

29. betont, dass im Dienste des Klimaschutzes und der Energieunabhängigkeit der EU alle Verkehrsträger ihre CO₂-Emissionen verringern und durch Forschung und Entwicklung im Bereich innovativer, energieeffizienter und umweltfreundlicher Technologien und erneuerbarer Energieträger unterstützt werden sollten, was unter anderem zu mehr nachhaltigen Fahrzeugen bei allen Verkehrsmitteln führen wird; vertritt die Ansicht, dass dies gleichzeitig zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen führen würde;
30. betont die Notwendigkeit der einheitlichen Definition von relevanten Begriffen aus dem Bereich der Straßenverkehrssicherheit und Unfallforschung, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse und der gegebenenfalls durchgeführten Maßnahmen zu gewährleisten;
31. betont, dass die Harmonisierung der Verkehrsdokumente nach neuesten Kommunikationsstandards wie auch ihre multimodale und internationale Anwendbarkeit zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit und der Logistik und einer drastischen Reduzierung des Verwaltungsaufwands führen kann;

Verkehrsfonds und Europäisches Verkehrsnetz

32. betont, dass eine effiziente Verkehrspolitik einen Finanzrahmen verlangt, der den heutigen Herausforderungen angemessen ist, weshalb die derzeit für Verkehr und Mobilität bereitgestellten Mittel erhöht werden sollten, was folgende Maßnahmen sinnvoll erscheinen lässt:
 - a. die Schaffung eines Verkehrsfonds, der mit zusätzlichen Finanzmitteln zu den bestehenden Mitteln im Haushalt der EU ausgestattet ist und ausgeführt wird, indem ein Teil der Mittel des Struktur- und Kohäsionsfonds sowie Öffentlich-Private Partnerschaften oder andere Finanzinstrumente wie beispielweise Garantien, kombiniert werden; dieser sollte auf allen Verwaltungsebenen dazu genutzt werden, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern, TEN-V-Projekte zu unterstützen, technische und operationelle Interoperabilität zu gewährleisten, die Forschung zu unterstützen und den Einsatz Intelligenter Verkehrssysteme bei allen Verkehrsmitteln zu fördern; die Finanzierung sollte sich an transparenten Vergabekriterien orientieren, die einer effizienten Komodalität im Sinne von Ziffer 5 sowie der Sozialpolitik, der Sicherheit und dem sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt Rechnung tragen;
 - b. eine Mittelbindung für die Verkehrspolitik im Rahmen der mehrjährigen finanziellen Vorausschau;
 - c. die Möglichkeit, dass im Rahmen des Stabilitäts- und Wachstumspakts und mit dem Ziel der mittel- und langfristigen Förderung der Nachhaltigkeit dem langfristigen Charakter von Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen, die die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit steigern, bei der Berechnung des öffentlichen Defizits Rechnung getragen wird, sofern sie von der Kommission im Voraus genehmigt wurden;
 - d. die Nutzung des Fonds, um unter anderem die Kofinanzierung aus durch die Internalisierung externer Kosten entstandenen Einnahmen zu verlangen;

33. fordert eine kohärente und integrierte Verkehrspolitik, die in der Lage sein muss, durch finanzielle Unterstützung, die in Einklang mit den Vorschriften der EU über staatliche Beihilfen nicht an Wettbewerbskriterien gemessen wird, unter anderem den Schienen- und Schiffsverkehr, die Hafenpolitik und den öffentlichen Verkehr zu fördern;
34. ist der Auffassung, dass die Finanz- und Wirtschaftskrise als Chance genutzt werden muss, den Verkehrsbereich gezielt zu unterstützen und durch Finanzhilfen Investitionen vorrangig in einen sicheren, umweltgerechten und damit nachhaltigen Verkehr zu ermöglichen; stellt fest, dass im Kontext der Europäischen Strategie 2020 EU-Investitionen in Verkehrsprojekte erwogen werden sollten; da Verkehrs- und Mobilitätssysteme einzigartige Gelegenheiten zur Schaffung stabiler Arbeitsplätze bieten;
35. ist der Überzeugung, dass die Definition eines europäischen Kernnetzes innerhalb des TEN-Gesamtnetzes, das weiterhin eine Priorität der EU-Verkehrspolitik darstellt, nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung auf europäischer, aber auch regionaler und lokaler Ebene zu bewerten ist und dass multimodale Plattformen und Trockenhäfen auch weiterhin einen wesentlichen Bestandteil des Infrastrukturangebotes darstellen, weil sie eine effiziente Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ermöglichen;
36. ist der Ansicht, dass TEN-V-Projekte in der EU-Verkehrspolitik weiterhin prioritär behandelt werden sollten und dass es dringend notwendig ist, den Mangel an Infrastruktur zu beheben und historische und geografische Hindernisse zu beseitigen, die noch immer an den Grenzen bestehen; betont, dass die TEN-V in ein gesamteuropäisches Netzwerk von Verbindungen eingebunden werden sollten, das sich über die Grenzen der EU hinaus erstreckt, und vertritt die Ansicht, dass dieser Prozess durch eine Aufstockung der dafür bereitgestellten Finanzmittel beschleunigt werden kann;
37. fordert, dass der Infrastruktur der Binnenschifffahrt, den Binnenhäfen und der multimodalen Anbindung der Seehäfen an das Hinterland und Eisenbahnverbindungen eine verstärkte Rolle in der europäischen Verkehrspolitik zukommt und sie stärker unterstützt werden, um die Umweltauswirkungen zu verringern und die Sicherheit im EU-Verkehr zu erhöhen; ist der Ansicht, dass die Umweltverträglichkeit von Binnenschiffen grundlegend verbessert werden kann, wenn neue Motoren eingebaut werden, die über die neueste Technologie zur Emissionsminderung verfügen;
38. unterstreicht die Notwendigkeit, Projekte des Kurzstreckenseeverkehrs und von Meeresautobahnen im Rahmen eines globaleren Konzepts unter Einbeziehung von Ländern, die zum unmittelbaren geographischen Umfeld Europas gehören, in Betracht zu ziehen; stellt fest, dass hierfür bessere Synergien zwischen Regionalpolitik, Entwicklungspolitik und Verkehrspolitik unverzichtbar sind;
39. erkennt die Tatsache an, dass regionale Flughäfen eine entscheidende Rolle für die Entwicklung von Gebieten in Randlage und in äußerster Randlage dadurch spielen, dass sie deren Anbindung an Verkehrsknotenpunkte verbessern; hält die Anwendung von intermodalen Lösungen – wo dies möglich ist – für besonders sinnvoll; ist der Auffassung, dass (Hochgeschwindigkeits-) Schienenverbindungen zwischen Flughäfen eine hervorragende Gelegenheit bieten, die verschiedenen Verkehrsmittel nachhaltig miteinander zu verbinden;

Verkehr im globalen Kontext

40. betont, dass die Schaffung eines europäischen Verkehrsraums eine wichtige Priorität darstellt und bei allen Verkehrsträgern, besonders im Flug- und Seeverkehr, weitgehend von einer internationalen Akzeptanz im Rahmen der zu verhandelnden Abkommen abhängt, wobei die EU in den entsprechenden internationalen Gremien zunehmend eine gestaltende Rolle übernehmen sollte;

Messbare Ziele für 2020

41. fordert die Einhaltung klarer und besser messbarer Ziele, die bis 2020 bezogen auf 2010 zu erreichen sind, und schlägt deshalb vor,

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten bei aktiven und passiven Straßenverkehrsteilnehmern um 40 % zu reduzieren, wobei dieses Ziel sowohl im anstehenden Verkehrsweißbuch als auch im neuen Aktionsprogramm für die Straßensicherheit festgeschrieben werden sollte;
- die Anzahl der Lkw-Stellflächen auf dem TERN-Netz in jedem Mitgliedsstaat von um 40 % zu erhöhen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Einhaltung der Ruhezeiten für Berufskraftfahrer sicherzustellen;
- die Anzahl von Bus-, Straßenbahn- und Bahnpassagieren (sowie gegebenenfalls Schiffspassagieren) zu verdoppeln und die Finanzierung von fußgänger- und fahrradfreundlichen Verkehrskonzepten um 20% zu steigern, wobei die Wahrung der im Gemeinschaftsrecht verankerten Rechte, insbesondere von Fahrgästen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität, zu gewährleisten ist;
- die CO₂-Abgase im Straßenverkehr zur Beförderung von Personen und Gütern durch entsprechende Innovationen, durch die Förderung von alternativen Energien und durch logistische Optimierung des Personen- und Güterverkehrs um 20 % zu reduzieren;
- den Energieverbrauch der Schienenfahrzeuge gemessen am Wert von 2010 um 20 % zu reduzieren und den Dieselverbrauch im Eisenbahnverkehr durch gezielte Investitionen in die Elektrifizierung der Eisenbahninfrastruktur um 40 % zu reduzieren;
- im Schienenverkehr das gesamte neue rollende Material, das ab 2011 in Auftrag gegeben wird, und alle neuen Verbindungslinien und Instandsetzungen ab 2011 mit einem ERTMS-kompatiblen System der automatischen Zuggeschwindigkeitskontrolle auszustatten; die finanziellen Anstrengungen der EU zur Durchsetzung und Erweiterung des ERTMS-Umsetzungsplans zu verstärken;
- den CO₂-Ausstoß im Luftverkehr im gesamten Luftraum der EU bis 2020 um 30% zu verringern; nach diesem Zeitpunkt muss jeder Zuwachs im Luftverkehr kohlenstoffneutral sein;
- die Optimierung, Weiterentwicklung und nötigenfalls Schaffung multimodaler Anbindungen (Plattformen) für die Binnenschifffahrt, die Binnenhäfen und den Schienenverkehr finanziell zu fördern und deren Anzahl um 20 % zu erhöhen;
- mindestens 10% der TEN-V-Mittel für Projekte in der Binnenschifffahrt bereitzustellen;

42. fordert die Kommission auf, den Fortschritt im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele zu überwachen und dem Parlament darüber einmal jährlich Bericht zu erstatten;
43. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Der Verkehrssektor ist von größter Bedeutung für die Verwirklichung des Europäischen Binnenmarkts. Mit ihm wird erst die Freizügigkeit der EU-Bürger und der Waren europaweit möglich gemacht. Er stellt zudem ein wesentliches Element der Entwicklung der EU und seiner Regionen dar und hat unmittelbaren Einfluss auf die soziale Kohäsion der Regionen. Aus diesem Grund darf die Verkehrspolitik auch nicht losgelöst von anderen Politikbereichen betrachtet werden. Der Verkehrssektor erwirtschaftet gemessen am Bruttoinlandsprodukt 10 % des Wohlstands der EU und beinhaltet über 10 Millionen Arbeitsplätze, verursacht allerdings auch circa 25% des gesamten CO₂-Ausstoßes. Dies macht deutlich, dass der Verkehrssektor im direkten Zusammenhang mit der Regional-, der Umwelt-, der Wirtschafts-, der Sozial- und der Beschäftigungspolitik steht.

Aufgrund dieser immensen Bedeutung des Verkehrssektors ist es im Rahmen der Vorbereitung auf das Weißbuch, das Leitlinien für die Europäische Verkehrspolitik der kommenden 10 Jahre vorgeben soll entscheidend, zunächst eine Bilanz aus der Vergangenheit zu ziehen. Das Weißbuch von 2001 hatte mehrere Ziele, wie u.a. die Verlagerung des Personen- und Gütertransports von der Straße auf die Schiene bzw. auf den Schiffsverkehr und die Halbierung der Anzahl von Verkehrstoten im Straßenverkehr bis 2010 gesetzt. Obwohl das Europäische Parlament in den letzten 10 Jahren eine Vielzahl legislativer Regelungen in Form von Verordnungen und Richtlinien verabschiedet hat, konnten die Ziele nur teilweise erreicht werden. Dies lag nach Auffassung des Berichterstatters auch an der Umsetzung in einigen Ländern, die sich als problematisch gestaltet. Gründe hierfür sind:

- zu lange Umsetzungsfristen, wie z.B. bei der Führerscheinrichtlinie, wo sich die komplette Anwendung erst auf das Jahr 2033 bezieht,
- zusätzliche Auflagen durch einige Mitgliedsstaaten, die bestehende Regelungen unnötig verkomplizierten,
- fehlende oder fehlerhafte Umsetzung,
- ungenügende Kontrolle der Anwendung durch die Mitgliedstaaten das Fehlen eines harmonisierten Kataloges von schweren Verstößen.

Diese Umsetzungsprobleme der Vergangenheit und der Gegenwart, müssen nach Auffassung des Berichterstatters in der Zukunft durch strengere Kontrollen vermieden werden.

Des Weiteren ist der Berichterstatter davon überzeugt, dass die Kohärenz von großer Bedeutung ist, vor allem auch innerhalb der parlamentarischen Arbeit. Die folgenden Beispiele zeigen welcher Mangel an Kohärenz teilweise in der europäischen Gesetzgebung besteht:

- Eine der Grundlagen der Verkehrspolitik war u.a., die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs. Die Entscheidungen des Klimaschutzpakets im Dezember 2008 könnten jedoch durch eine übermäßige Verteuerung der Treibstoffkosten zu einer Verlagerung des Verkehrs vom Wasser auf die Straße führen.
- Die Euro-VI Standards führen zwar zu einem geringeren Partikelaustritt, aber gleichzeitig auch zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch. Dass dies nicht den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht wird, ist offensichtlich.

- Es ist ebenfalls inkohärent, die Notwendigkeit der Investitionen in TEN immer wieder zu bekräftigen, und gleichzeitig gerade diese Finanzierung zu kürzen (50 % unterhalb der Minimalvorschläge).

Diese fehlende Kohärenz gilt es in der Zukunft zu vermeiden durch eine gründliche Effizienzprüfung, die nicht nur die wirtschaftlichen Auswirkungen, sondern auch die Auswirkungen auf die Umwelt, den Arbeitsmarkt und Sozialaspekte berücksichtigt.

Der Verkehrssektor steht vor großen Herausforderungen. Eine der Herausforderungen ist die wachsende und immer älter werdende Bevölkerung. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass steigende Bevölkerungszahlen zu ernsthaften Sicherheits- und Kapazitätsproblemen führen, denn alle Personen sollten von ihrem Grundrecht auf berufliche und private Mobilität profitieren können. Dies ist vor allem ein Problem bezüglich der urbanen Mobilität. Um dem Grundrecht auf Mobilität gerecht zu werden, müssen einerseits Sicherheitsstandards gesetzt und andererseits die Einhaltung dieser Sicherheitsstandards bei der Vergabe von Fördermitteln berücksichtigt werden. Denn Verkehrspolitik muss vorrangig die Sicherheit der Passagiere, der weniger geschützten und der passiven Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Hierbei spielt die Anpassung der Infrastruktur eine große Rolle, wie zum Beispiel die Anpassung der Straßengestaltung für Motorrad- und Fahrradfahrer. Zudem sollte die Attraktivität von nachhaltigen Transportverbindungen gesteigert werden, beispielsweise durch Maßnahmen wie „one-tickets“, Onlinebuchungen, besser aufeinander abgestimmte Fahrpläne, die einen Verkehrsmittelwechsel vereinfachen, eine Charta von Fahrgastrechten in allen Verkehrsmodalitäten und Preisbildungsmaßnahmen, die jedoch die Subsidiarität der Mitgliedsstaaten wahren.

Der Berichterstatter sieht eine weitere Herausforderung in der erhöhten Nachfrage im Gütertransport. Hier sollten komodale Lösungen gesucht werden, die zu mehr Sicherheit der Transportteilnehmer und der Güter führen. Auch die Schaffung von ausreichenden und sicheren Parkplätzen und die Nachverfolgung der Güter spielen hierbei eine nicht unerhebliche Rolle.

Um die Herausforderungen im Personen- und Güterverkehr langfristig anzugehen, sollten zukünftig hauptsächlich Effizienzgesichtspunkte eine Rolle spielen. Die Herausforderungen für die Verkehrspolitik liegen im Spannungsverhältnis zwischen Aspekten der Wirtschaft, des Sozial-, Gesundheits- und Umweltschutzes sowie der Sicherheit. Nach Meinung des Berichterstatters sollte in Zukunft nicht eine einfache Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsmodalitäten bestehen. Vielmehr sollten sich diese, unter Zugrundelegung des Nachweises einer verstärkten Effizienz in allen Bereichen, gegenseitig ergänzen. Das Prinzip des modal-shifts ist obsolet geworden, denn die Transportmodalitäten unterscheiden sich aufgrund der technologischen Entwicklungen so sehr voneinander, dass nicht immer der Transport auf der Schiene oder auf dem Wasser umweltfreundlicher ist, als der auf der Straße. Die "effiziente Komodalität" sollte zukunftsweisend sein, da sie nicht auf den Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, sondern auf eine gegenseitige Ergänzung gestützt ist, die aber gleichzeitig einer Effizienzprüfung unterzogen wird. Diese Prüfung verlangt, dass alle Gesetzesvorlagen vorab auf ihre Effizienz in Bezug auf Wirtschafts-, Umwelt-, Sozial- und Sicherheitsaspekte hin untersucht werden.

Bei der Bewertung dieser Effizienz sollte nicht nur auf die unterschiedlichen Ausgangssituationen der Transportarten, sondern auch auf die geographischen Gegebenheiten und die Transport- und Mobilitätsentwicklungen in den jeweiligen Regionen Rücksicht

genommen werden. Die Förderung oder die Belastung gewisser Transportmodalitäten muss im Einklang mit regionalen Entwicklungskonzepten an dem Kriterium der Effizienz gemessen werden.

Zudem ist die durch den Verkehr verursachte Belastung für Gesundheit und Umwelt, insbesondere im Rahmen der Bekämpfung des Klimawandels eine wesentliche Herausforderung. Hierbei ist die Dekarbonisierung des Verkehrs ein bedeutsames politisches Ziel, auf das in der Zukunft verstärkt hingearbeitet werden sollte. Zur Erreichung dieses Ziels sollten alle objektiv möglichen Mittel genutzt werden. Zu betonen ist hierbei die Möglichkeit der Internalisierung der externen Kosten. Diese kann jedoch nur unter zwei Bedingungen einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Abgase und des Lärms und zugleich der Verminderung der Verkehrsengpässe leisten. Zum einen muss die Internalisierung der externen Kosten alle Verkehrsträger umfassen und zum anderen müssen die Einnahmen der Nachhaltigkeit der Infrastruktur zugute kommen.

Eine weitere Herausforderung bezieht sich auf den europäischen Binnenmarkt. Diesen gilt es zu vollenden. Vor allem der Schienenverkehr muss seinen Markt in der Zukunft komplett öffnen. Diesbezügliche Hemmnisse, wie eine fehlerhafte oder verspätete Umsetzung der europäischen Gesetzgebung durch die Mitgliedstaaten oder auch praktische Hemmnisse, wie eine überteuerte Zertifizierung der Eisenbahnen müssen schnellst möglich beseitigt werden. Sie entstehen oftmals aus reinem Protektionismus heraus.

Anstatt dessen sollte die technologische Harmonisierung bzw. Interoperabilität gefördert werden. Eine verstärkte Rolle sollen hierbei die Agenturen spielen, die für die Durchsetzung dieser Elemente sorgen sollten.

Der Berichterstatter betont zudem die Bedeutung von intelligenten Systemen in der Transportführung. Die IVS müssen gefördert werden, da sie nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern zugleich umweltschonendes Mobilitätsverhalten fördern. Sie tragen zur Reduktion der durch den Verkehr verursachten Luftverschmutzung und des Lärms bei und fördern die Energieunabhängigkeit.

Die Effizienz europäischer Politik hängt jedoch auch von der Bereitschaft der Mitgliedstaaten ab, ihre nationalen Prärogativen zu Gunsten von europäischen oder sogar internationalen Regelungen aufzugeben. Dies betrifft sowohl die Steuer- als auch die Sozialpolitik und die sozialen Bestimmungen bezogen auf alle Verkehrsträger. Aus diesem Grund ist der Berichterstatter der Auffassung, dass im Rahmen eines einheitlichen Transportraums auch die Schaffung von hochwertigen und einheitlichen Arbeitsbedingungen erforderlich ist. Damit einher geht auch die Harmonisierung von Aus- und Weiterbildungen. Die EU sollte allen Ländern die Möglichkeit geben, Exellenzzentren zu schaffen, die sowohl die Forschungsstandorte bestätigen, als auch die Ausbildungsstandards erhöhen. Dies trägt zugleich zu einer Steigerung der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungen bei.

Wenn die EU ein verstärktes Mitspracherecht bei der Schaffung fehlender Infrastrukturen oder dringend erforderlicher Verbesserungen der Infrastrukturen mit europäischer Netzwerkfunktion haben will, müssen ihre Finanzmittel gestärkt werden. Aus den jetzigen Finanzmitteln im Transportbereich und einem Teil der Mittel aus der Regionalpolitik könnte ein Transportfonds geschaffen werden. Diese erhöhte Summe des Transportfonds könnte einen interessanten Anreiz darstellen, die entsprechenden Infrastrukturarbeiten zu leisten, die

für gewisse Transportmodalitäten absolut erforderlich oder die „im europäischen Interesse“ erwünscht sind.

Auch sollten die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den Transportsektor nicht unbemerkt bleiben. Vor allem deshalb nicht, weil der Transportsektor nachweislich sehr empfindlich auf die Wirtschaftskrise reagiert hat. Der Berichterstatter meint, dass die Krise als eine Chance gesehen werden sollte, den Transportbereich zukünftig gezielter zu unterstützen. Es sollten Investitionen durch Finanzhilfen ermöglicht werden, die nicht nur schnelle Hilfe garantieren, sondern auch die Umweltverträglichkeit und Sicherheit verbessern und damit dazu geeignet sind, den Transportsektor nachhaltig zu gestalten. Es sollten nicht nur nationale Instrumente, sondern vor allem Instrumente auf europäischer Politikebene entwickelt werden, um derartige Krisen zu überbrücken.

Weiterhin ist der Berichterstatter überzeugt, dass ein europäisches Kernnetz innerhalb des TEN-Gesamtnetzes geschaffen werden muss, das nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung auf europäischer aber auch regionaler Ebene zu bewerten ist. Dieses sollte multimodale Plattformen enthalten, die einen nachhaltigen Verkehr effektiv fördern, indem diese Knotenpunkte eine entsprechende logistische Ausstattung beinhalten, die eine nachhaltige Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ermöglicht.

Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass eine Definition von klaren und messbaren Zielen unbedingt notwendig ist. Dies erleichtert die Überprüfung der Effizienz im Transportsektor. Zudem gewährt es eine gesellschaftliche und wirtschaftliche Planorientierung.

Abschließend sollten die für den Transport vorgesehenen Programme untersucht werden. Transportpolitik ist nur dann effizient, wenn die Programme ausgewertet, sie gegebenenfalls neu orientiert oder weitergeführt werden. Beispielsweise ist ein neues Programm für die Sicherheit im Straßenverkehr erforderlich, eine Zwischenbilanz von Naiades und die Durchführung des Programms Open Sky und Marco Polo.

26.2.2010

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, VOLKSGESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr
(2009/2096(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Jo Leinen

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. betont, dass die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs (lokale Emissionen, CO₂-Emissionen, Zersplitterung von Lebensräumen und Gesundheitskosten) in die Beförderungspreise, und zwar auf faire, nicht diskriminierende Art und Weise und verteilt auf alle Verkehrsträger, gestaffelt nach Schadstoffausstoß zu einer umweltfreundlichen Wahl des Verkehrsträgers führen würde;
2. stellt fest, dass ein Paradigmenwechsel hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern erforderlich ist und durch eine öffentliche Informationspolitik erleichtert werden sollte; ist der Ansicht, dass Einnahmen aus der Internalisierung der Kosten des Verkehrs in erster Linie in nachhaltige Verkehrsträger und Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels re-investiert werden sollten;
3. weist auf die vorhergesagte Entwicklung in Richtung eines immer stärkeren Verstärterungsgrads unserer Gesellschaft hin, wodurch die Raumplanung und umweltfreundlichere öffentliche Nahverkehrssysteme und effiziente Massenverkehrssysteme, die auf neue Technologien ausgerichtet sind und in Bezug auf die Kosten, die Verkehrsträger und die Fahrzeiten gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig sind, insbesondere im Zusammenhang mit dem städtischen Verkehr immer wichtiger werden, ohne dass jedoch der Verkehr in ländlichen Gebieten vernachlässigt wird;

4. vertritt die Ansicht, dass gute Verkehrsverbindungen zu öffentlichen Diensten in ländlichen Gebieten dazu führen werden, dass private Kraftfahrzeuge deutlich weniger genutzt werden;
5. fordert die Schaffung funktioneller Agglomerationen, um einen Stadt-Umland-Verkehrsverbund zu gründen und der Verstädterung entgegenzuwirken;
6. betont, wie wichtig es ist, die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in städtischen Gebieten rigoros zu kontrollieren, da dies – wie verschiedene Studien und Forschungsergebnisse belegen – eine zweifache Wirkung hat: erstens werden die Schadstoffemissionen verringert und zweitens wird die Zahl der Unfälle und der Straßenverkehrsoffer gesenkt, die bekanntlich in dicht besiedelten Gebieten besonders hoch ist;
7. betont, dass es notwendig ist, den Grundsatz des umweltfreundlichen Fahrverhaltens („eco-driving“) zu verfestigen und ihn verpflichtend in die Ausbildung junger Autofahrer aufzunehmen, da durch eine einfache Änderung des Fahrverhaltens der Treibstoffverbrauch nachweislich um bis zu 30 % gesenkt werden kann, wodurch sich die Luftverschmutzung durch CO₂, unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Feinstaub verringert;
8. hält die Einhaltung von Luftqualitätsnormen, wie sie in den Rechtsvorschriften der EU festgelegt sind, in Anbetracht der Zunahme von Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und anderen Krankheiten, die hauptsächlich mit der durch den Verkehr verursachten Luftverschmutzung zusammenhängen, für grundlegend; ist der Ansicht, dass zur Lösung des Problems Anreize für Präventivmaßnahmen geboten werden müssen, wie die Einführung von qualitativ hochwertigen Filtern für ultrafeine Feststoffpartikel, die von Motoren ausgestoßen werden, und dass ferner Anreize für die Erneuerung des Fuhrparks von Fahrzeugen geschaffen werden müssen, die gegenwärtig nicht der Europäischen Norm Euro 4, Euro 5 und Euro 6 (ab 2014 in Kraft) entsprechen; ist der Ansicht, dass die Verringerung der Emissionen nicht nur auf Fahrzeuge, bei denen neue Technologien zur Anwendung kommen – die also mit neuen Motoren ausgestattet sind – beschränkt werden darf, sondern auch bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge betreffen sollte; ist ferner der Auffassung, dass Motoren der alten Generation durch den Einsatz neuer Filter in einer Weise angepasst werden können, dass sie das niedrige Niveau neuer Fahrzeuge, was den Ausstoß ultrafeiner Feststoffpartikel betrifft, erreichen können; befürwortet insbesondere im städtischen Umfeld Zonen mit geringem Emissionsniveau (wie beispielsweise Tempo-30-Zonen, d.h. städtische Zonen, in denen die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen auf 30 km/h beschränkt ist) und verkehrsberuhigende Maßnahmen, die einen Anreiz dafür bieten, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren;
9. weist darauf hin, dass mehr Aufmerksamkeit auf die Lärminderung verwandt werden sollte, da sie sich nachweislich auf verschiedene Art und Weise auf die menschliche Gesundheit und Lebensqualität auswirkt;
10. fordert, was die Verbesserung der Lebensqualität betrifft, dass der Verkehr an die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität angepasst wird, da sie das unveräußerliche Recht auf Zugang zu allen Verkehrsträgern haben, wie dies in Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit

Behinderungen festgeschrieben ist; stellt fest, dass es sich hierbei um einen überaus wichtigen Grundsatz der Nicht-Diskriminierung im Bereich der Freizügigkeit handelt, der auch in wirtschaftlicher, kultureller und tourismusspezifischer Hinsicht Vorteile bringt;

11. erkennt an, dass im Straßenverkehr die Partikel (PM 10)-Emissionen, die zur Versauerung beitragenden Stoffe und die Ozonvorläuferstoffe erheblich reduziert worden sind, ist aber weiter beunruhigt über das Emissionsniveau bei Stickoxyden und bei Feinstaub (Term-Bericht 2008¹, Abb. 5.1); ist besonders enttäuscht über die CO₂-Emissionen, die im Zeitraum von 1990-2006 bei einer Reduzierung von 3 % in den anderen Sektoren um 28 % zugenommen haben; vertritt die Ansicht, dass die Auswirkungen der Partikel von schwarzem Kohlenstoff (Ruß) auf die Klimaerwärmung ebenfalls berücksichtigt werden sollten und dass Partikelfilter empfohlen werden sollten, um diesen Faktor zu eliminieren, damit wenigstens zum Teil ein Ausgleich für die Zunahme bzw. unzureichende Verringerung der CO₂-Emissionen geschaffen wird; fordert, dass der Güterverkehr schrittweise von der Strasse auf die Schiene verlagert wird, und andere energieeffiziente Verkehrsträger, bis neue Eisenbahnlinien gebaut worden sind, die mit den Kapazitäten des bestehenden Netzes kompatibel sind; fordert ferner, dass Anreize für den Bau neuer Umschlagstrukturen geschaffen werden (durch die der Umschlag der Güter von der Straße auf die Schiene verbessert werden kann) und dass die Funktionalität der bereits bestehenden Einrichtungen verbessert wird;
12. erkennt an, dass die CO₂-Emissionen des Seeverkehrs laut Internationaler Seeschiffahrtsorganisation (IMO) drei- bis fünfmal niedriger liegen als die des landgestützten Verkehrs, ist aber beunruhigt über die voraussichtlichen SO_x- und NO_x-Emissionen aus dem Seeverkehr, die bis 2020 nahezu mit dem landgestützten Verkehr vergleichbar sein werden, und über den erfolglosen Versuch der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), ein System zur Verringerung der CO₂-Emissionen einzuführen; fordert, dass die Möglichkeit der Aufnahme des Seeverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem geprüft wird, falls die Verhandlungen mit der IMO scheitern sowie unter Berücksichtigung des internationalen Charakters des Seeverkehrs und der möglichen Verlagerung von CO₂-Emissionen auf Häfen und den landgestützten Verkehr von Drittländern („carbon leakage“);
13. hält Forschung und Entwicklung (F&E) für den Schlüsselfaktor bei unserer Suche nach einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr, da nur eine radikale technologische Umstellung zu den so sehr benötigten Emissionsverringerungen und dem Übergang zu einem Verkehr mit einem geringen Kohlendioxydausstoß führen kann; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dringend auf, die positiven und negativen Faktoren für eine mögliche auf F&E gestützte Innovation zu benennen und Investitionen in eine umweltfreundliche Infrastruktur, wie beispielsweise intelligente Netze für die Versorgung mit Strom, Erdgas/Biomethan aus erneuerbaren Energien und Netze für die Versorgung mit Wasserstoff den Vorrang zu geben; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, den Einfluss von Fahrzeugtechnologien auf das Verhalten der Fahrer nicht außer Acht zu lassen, da dies zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs/der CO₂-Emissionen beitragen kann;

¹ „Transport at a crossroads“. „TERM 2008: Indicators tracking transport and environment in the European Union.“ (Der Verkehrssektor am Scheideweg). (Indikatoren über Verkehr und Umwelt in der Europäischen Union in EEA-Bericht Nr. 3/2009).

14. fordert, dass zur Erhaltung der bestehenden Infrastruktur – insbesondere des öffentlichen Verkehrs in den Städten – die Fördermechanismen so umgestaltet werden, dass der Wartung und Modernisierung der bestehenden Trassen mindestens die Priorität beigemessen wird, die der Bau neuer Trassen in den vergangenen Jahrzehnten genossen hat;
15. fordert die Kommission auf, ihren Austausch bewährter Praktiken, zum Beispiel im Rahmen des Konvents der Bürgermeister, der CIVITAS-Initiative und anderer Initiativen fortzusetzen, bei der Städte Gelegenheit erhalten, gegenseitig aus den Praktiken der anderen zu lernen;
16. ist der Ansicht, dass die Instandhaltung, Erweiterung und intelligente Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor neuen Bauvorhaben haben muss;
17. fordert nachdrücklich die Stärkung der Konsultation der Öffentlichkeit und verlangt Vorschriften über die Transparenz sowie eine verbesserte Durchführung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften über Umweltverträglichkeitsprüfungen und den Naturschutz im Hinblick auf Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur;
18. erinnert an seine EntschlieÙung vom 23. April 2009 zum Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt¹; empfiehlt die Einführung integrierter Pläne für eine nachhaltige Mobilität in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern; empfiehlt ferner, dass die Bereitstellung von EU-Mitteln im Bereich des Verkehrs in der Stadt davon abhängig gemacht wird, dass solche Pläne vorliegen;

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0307.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	23.2.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 43 -: 0 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr
(2009/2096(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Antonio Cancian

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. betont, dass die Mobilitätswirtschaft von zentraler Bedeutung für Europa ist, da zum einen durch einen effizienten und nachhaltigen Verkehr die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft gesteigert und gesellschaftliche Teilhabe gesichert wird und zum anderen die Mobilitätswirtschaft ein Kernsektor der europäischen Industrie mit vielen Arbeitsplätzen ist;
2. weist darauf hin, dass die Energieeffizienz bei den verschiedenen Verkehrsträgern in den letzten Jahren gestiegen ist, was eine erhebliche Senkung des CO₂-Ausstoßes je km ermöglicht hat; ist jedoch der Auffassung, dass die entsprechenden Verbesserungen beim Schadstoffausstoß von einer stetigen Zunahme der Verkehrsnachfrage – insbesondere im Straßenverkehr – neutralisiert worden sind; weist darauf hin, dass die Verkehrsüberlastung in den Städten für 40 % des CO₂-Ausstoßes und für 70 % der sonstigen von Fahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen verantwortlich ist, womit der Verkehr die zweitwichtigste Quelle der Emission von Stickoxiden (NO_x) und den für die menschliche Gesundheit besonders gefährlichen Feinstaubpartikeln (PM₁₀) ist; betont, dass zur Verringerung des Schadstoffausstoßes nicht nur der Neufahrzeuge, sondern des gesamten Fahrzeugbestands die fortschrittlichsten Technologien eingesetzt werden müssen; ist der Auffassung, dass neue Lösungen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr ohne jegliche Vorbedingungen geprüft werden sollten;
3. betont, dass das Verkehrssystem den Benutzern optimale Wahlmöglichkeiten der

Mobilität bieten muss, indem es nachhaltige Lösungen mit effizienten Dienstleistungen kombiniert; stellt fest, dass eine bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger die Gesamteffizienz des Verkehrssystems verbessern wird;

4. erachtet die Entwicklung von Seeverkehrskorridoren sowie des Schiffs- und Schienenverkehrs als kostengünstigere und umweltfreundlichere Verkehrsträger als vorrangig;
5. ist der Auffassung, dass es nur durch die Entwicklung eines interoperablen und verkehrsträgerübergreifenden europäischen Verkehrssystems möglich sein wird, die Energieeffizienz zu erhöhen; unterstreicht, dass es dringend einer rasch zunehmenden Interoperabilität bedarf und dass es zu diesem Zweck wichtig ist, als mögliche ergänzende Lösung externe Kosten zu internalisieren, um die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger wieder in ein Gleichgewicht zu bringen und um dort, wo es möglich und notwendig ist, den Einsatz umweltverträglicherer Verkehrsträger und alternativer Energiequellen von gasförmigen und flüssigen Treibstoffen aller Art wie Flüssiggas, verflüssigtem Erdgas und komprimiertem Erdgas bis hin zur Elektrizität zu fördern und so den Energiebedarf des europäischen Verkehrssystems und die CO₂-, NO_x- und PM₁₀-Emissionen zu verringern; unterstützt insbesondere die Elektromobilität zur Erhöhung des Einsatzes CO₂-armer Technologien sowie der Gesamteffizienz im Verkehrswesen;
6. erkennt die Bedeutung der öffentlichen Hand bei der Verbesserung der Zugänglichkeit der umweltverträglicheren gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste für die Bevölkerung, bei der Entwicklung grundlegender Wirtschaftszweige, insbesondere des Energiesektors, in der Industrie und im Fremdenverkehr, bei der Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts und bei der Stärkung der Rolle des Staates bei der Marktregulierung, -beteiligung und -intervention in Zusammenarbeit mit den Verbraucherorganisationen an, wo sie bei der Erbringung von Leistungen der Daseinsvorsorge die Führungsstellung einnimmt; unterstreicht, dass in den meisten Fällen öffentlich-private Partnerschaften in diesem Sektor nur dazu dienen, Geschäfte von Unternehmensgruppen zu erleichtern und Privatisierungen zu decken, die den Interessen der Bevölkerung und der Benutzer öffentlicher Verkehrsdienste schaden;
7. ist der Auffassung, dass die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zusammen mit dem Satellitennavigationssystem Galileo und mit EGNOS eine Optimierung der Verkehrsströme ermöglichen, dadurch die Staus im Nah- und Fernverkehr vermindern und auch dazu beitragen werden, die Schadstoffemissionen und die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr zu verringern; weist darauf hin, dass zu viele Lastkraftwagen oft leer oder halbleer fahren und damit die Straßen nutzlos verstopfen und gefährlicher machen und dass die Zahl der mit nur einer Person besetzten Personenkraftwagen zunimmt, was zu immer dichterem Autoverkehr und viel höherem Kraftstoffverbrauch führt; fordert die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage nach Innovation seitens privater Nutzer im Bereich des Verkehrs und der Logistik zu ergreifen;
8. stellt fest, dass die nötigen Rahmenbedingungen und offene Standards für vielversprechende Technologien eingeführt werden müssen, ohne dass eine bestimmte Technologie in unbilliger Weise bevorzugt wird;

9. ist der Auffassung, dass zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei der Stadtentwicklung einer nachhaltigeren städtischen wie außerstädtischen Mobilität Rechnung getragen werden muss;
10. unterstreicht die Bedeutung der Informationssysteme und der Entwicklung intermodaler intelligenter Verkehrssysteme für die Logistik; begrüßt die verschiedenen auf Gemeinschaftsebene ergriffenen Initiativen (wie SESAR, ERTMS, RIS und SafeSeaNet); fordert die Mitgliedstaaten auf, die Investitionen in die Infrastrukturen, um die Verkehrsmittel für alle, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, zugänglich zu machen, und in intermodale intelligente Verkehrssysteme zu intensivieren, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern und mit der Ausgabe verkehrsträgerübergreifender Fahrscheine eine interoperable Tariflegung einzuführen, um die Nutzung und die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger zu optimieren, den Energieverbrauch zu verringern und die Sicherheit des Straßenverkehrs und der Fahrzeuge insgesamt durch die Einführung fortschrittlicher Technologien zu verbessern;
11. verweist auf die Bedeutung der Elektromobilität nicht nur als Weg zur Verbesserung der Energieeffizienz des Verkehrs insgesamt, sondern auch als Mittel, um erneuerbare Energiequellen in das elektrische System einzubeziehen und so ihre Effizienz zu steigern; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, mit Unterstützung der lokalen Gebietskörperschaften eindeutig auf Vorhaben zu setzen, die die technische Realisierbarkeit und energetische Nachhaltigkeit der Elektromobilität im städtischen Umfeld belegen und eine Grundlage für den Erlass von normativen Maßnahmen bieten, die diese Technologie fördern;
12. betont, dass es wichtig ist, das „Internet der Dinge“ zu entwickeln, um die Sicherheit der Infrastrukturen und der Fahrzeuge und die Information für die Benutzer zu verbessern, um die Sortierung von Waren zu beschleunigen und die entsprechende Bürokratie abzubauen;
13. begrüßt die im Bereich der Straßenverkehrssicherheit durch den Einsatz der neuen Technologien und der Funknavigationssysteme sowie die immer strengeren technischen Bauvorschriften erzielten Fortschritte, beispielsweise zum Schutz von Fußgängern; weist jedoch darauf hin, dass das im Weißbuch von 2001 genannte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren, nicht erreicht worden ist;
14. fordert die Kommission auf, zur Stärkung der nachhaltigen und kohlenstoffarmen Mobilitätswirtschaft eine integrierte Politik zu entwickeln, die Innovationen wie etwa intelligente Transportsysteme (ITS), Forschungsförderung, Wettbewerbsrecht und Binnenmarktsregeln (z. B. Kabotage) und die Logistikpolitik zusammen denkt und zusammenführt;
15. fordert die Industrie und die Forschungseinrichtungen auf, weltmarktfähige europäische Technologien zur Verbesserung der Sicherheit und der Umweltverträglichkeit aller Fahrzeugarten unabhängig davon, ob diese zur privaten oder zur öffentlichen und gewerblichen Nutzung bestimmt sind, auszubauen und weiterzuentwickeln;
16. ermutigt die Kraftfahrzeughersteller, auf die Mindestangaben in Bezug auf die Interaktion zwischen Straße und Fahrzeug und auf die Klimaverhältnisse die verfügbaren Technologien anzuwenden sowie das bordeigene System der Projektion der wichtigsten

Daten (Geschwindigkeit, Navigation, Fahrzeiten usw.) auf die Windschutzscheibe allgemein einzuführen, um ein ökologisch nachhaltiges Fahrverhalten zu begünstigen; fordert die Mitgliedstaaten auf, neue Informations- und Aufklärungskampagnen für Straßenverkehrsteilnehmer durchzuführen;

17. ermutigt die Kommission und die Mitgliedstaaten, die Forschung im Bereich Verkehr durch Erhöhung der FuE-Ausgaben im Bereich neue Technologien, Sicherheit und nachhaltige Mobilität zu verstärken, konkrete Maßnahmen zugunsten der Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsträger zu ergreifen, die Logistik und die vorhandenen Infrastrukturen zu verbessern, kurzfristig die bereits finanzierten TEN-V-Projekte zu vollenden und die künftigen Verkehrsnetze auf integrierte, kohärente und für die Verwirklichung der Lissabon-Agenda zweckdienliche Art und Weise zu planen.
18. stimmt mit der Kommission darin überein, dass die Vollendung des Binnenmarktes durch die Liberalisierung des Verkehrswesens, insbesondere des Schienenverkehrs, ergänzt werden muss; geht davon aus, dass auch in diesem Wirtschaftszweig die Regeln für einen wirklich freien Wettbewerb gerecht umgesetzt werden müssen, indem gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt angewandt oder zumindest die Gegenseitigkeit gewährleistet wird; wünscht, dass im Bereich der Verkehrs- und Energiepolitik und der Beziehungen zu Drittstaaten Europa mit einer Stimme spricht;
19. fordert die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Buchungssystems, um die verschiedenen Verkehrsträger weiter zu rationalisieren, zu vereinfachen und ihre Interoperabilität zu verbessern;
20. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, nachhaltige grenzübergreifende Verkehrsvorhaben mit den in die Europäische Nachbarschaftspolitik eingebundenen Staaten, insbesondere der Ukraine, zu intensivieren, da der Mangel an funktionierenden Verbänden zwischen Schienen-, Straßen- und Binnenschifffahrtsnetzen wesentlich zu der fast völligen Abhängigkeit von der Nutzung von Lastkraftwagen auf regionalen Straßen beiträgt;
21. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, deutliche Anstrengungen zu unternehmen, um die Standardisierung von Innovation der Mobilitätswirtschaft rasch umzusetzen, damit neue Technik, z. B. im Bereich der E-Mobilität, schneller auf den Markt kommt;
22. ermutigt die Kommission, politische Maßnahmen voranzutreiben, die die Herstellung und Verwendung von emissionsfreien Fahrzeugen wie etwa Elektrofahrzeugen in Europa fördern würden;
23. ist der Auffassung, dass die Entwicklung nachhaltiger Mobilität Teil der EU-Strategie für das Jahr 2020 sein muss;
24. stellt fest, dass bei der Umsetzung von TEN-V-Projekten erhebliche Fortschritte erzielt worden sind; ist der Auffassung, dass TEN-V-Projekte weiterhin den Kern der EU-Verkehrspolitik bilden sollten, insbesondere Projekte, die in den abgelegensten Gebieten der EU, denen es für die Beförderung von Personen und Waren an der notwendigen Verkehrsinfrastruktur und Verbindungen zum übrigen Europa mangelt, geplant sind oder

gerade umgesetzt werden;

25. unterstreicht die Notwendigkeit, den Schienenverkehr vollständig zu liberalisieren, um dessen Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch eine Verbesserung der Vielfalt an Dienstleistungsbetreibern, der Qualität und der Dienstleistung zu stärken;
26. fordert die Kommission auf, eine Folgestrategie mit eindeutig festgelegten Maßnahmen zur wirksamen Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen vorzulegen;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	23.2.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 46 -: 3 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Ivailo Kalfin, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău

24.2.2010

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr
(2009/2096(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Seán Kelly

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. fordert die Kommission auf, eine Strategie für die Verwirklichung einer nachhaltigen Verkehrspolitik in der EU auf der Grundlage der Beziehung zwischen Kohäsions- und Verkehrspolitik zu entwerfen, um das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen regionalen Entwicklung und eines territorialen Zusammenhalts in der gesamten EU zu erreichen;
2. stellt fest, dass ein integrierter und koordinierter Ansatz bei der Infrastrukturplanung sowie der Projektfinanzierung und -entwicklung eine zentrale Rolle bei der Entwicklung eines wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssektors spielt; betont, dass lokale und regionale Behörden oft die Herausforderungen im Bereich Verkehr nicht ohne Kooperation bewältigen können, und fordert die Mitgliedstaaten deshalb auf, mit den Beteiligten aktiv bei der Politikgestaltung und dem Umsetzungsprozess zusammenzuarbeiten;
3. ersucht die Kommission, die Rolle zu berücksichtigen, die der Kohäsionspolitik bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zukommt, indem sie sicherstellt, dass Netzwerken und nicht nur isolierten Projekten Vorrang eingeräumt wird; ist der Meinung, dass sich die Netzwerke auf eine sozioökonomische Analyse stützen sollten, bei der der Bedarf und der Verkehrsfluss sowie soziale und territoriale Aspekte berücksichtigt werden; vertritt die Ansicht, dass die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz beiträgt; fordert, dass Verkehrsprojekte, die aus Mitteln der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds kofinanziert werden, darauf ausgerichtet werden, das Ziel einer ausgeglichenen Entwicklung zu verfolgen und einen weiter gehenden territorialen Zusammenhalt zu

erreichen, und fordert eine bessere Abstimmung zwischen den Gemeinschaftsfonds und den nationalen Fonds;

4. hebt den zusätzlichen Nutzen interregionaler, grenzübergreifender und transnationaler Zusammenarbeit bei der Bewältigung der Herausforderungen hervor, denen sich der Verkehrssektor gegenüber sieht; fordert deshalb, dass die grenzübergreifenden Erwägungen bei der künftigen Verkehrspolitik berücksichtigt werden; unterstreicht die Bedeutung der vorrangigen TEN-V-Achsen und betont auch die wichtige Rolle des Verkehrs hinsichtlich der Entwicklung von Makroregionen;
5. stellt einen zunehmenden Trend zur Verstädterung in Europa fest; betont die Notwendigkeit, für hochwertige und zugängliche Verkehrsdienstleistungen für die Bürger in städtischen Räumen zu sorgen; hebt die Rolle der EU bei der Förderung der Zusammenarbeit zwischen städtischen Räumen hervor, damit die Weitergabe und der Austausch bewährter Verfahren ermöglicht wird, um die Verkehrssysteme nachhaltiger zu gestalten; ermutigt die lokalen Behörden, einen umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehr zu fördern; unterstreicht in diesem Zusammenhang die Bedeutung des am 30. September 2009 angenommenen Aktionsplans urbane Mobilität und erwartet eine rasche Umsetzung der darin vorgeschlagenen Lösungen;
6. betont die Notwendigkeit einer angemessenen Forschung im Bereich Verkehrsinnovation, wobei das Ziel unter anderem darin besteht, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken und den Einsatz erneuerbarer Energiequellen zu steigern;
7. betont die vorrangige Bedeutung des Straßenverkehrs und des Straßenausbaus für die Anbindung und die Wettbewerbsfähigkeit regionaler Unternehmen; betont insbesondere die Bedeutung von Straßenanbindungen für die wirtschaftliche Entwicklung von Gebieten in Randlage und in äußerster Randlage; ist sich der zentralen Rolle bewusst, die ein effizienter Straßengüterverkehr in einem nachhaltigen Verkehrsträgermix spielt; fordert die Kommission und die Behörden der Mitgliedstaaten auf, den Abschluss der Liberalisierung von Kabotagebeförderungen zu erleichtern, um die weit verbreiteten Leergutfahrten zu reduzieren, und für ein nachhaltigeres Straßen- und Schienennetz in Form von mehr Umschlagplätzen im Güterverkehr zu sorgen;
8. betont, dass die Eisenbahnliberalisierung im Zusammenhang mit der Herausforderung steht, die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor insgesamt zu verringern und die regionale Entwicklung zu fördern; stellt fest, dass die Liberalisierung nicht die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Straßenbahnverkehr beeinflussen darf und dass besonders darauf geachtet werden muss, dass die Anbindung von Gebieten in Randlage an das Eisenbahnnetz verbessert wird;
9. betont die Bedeutung des Ausbaus des Kurzstreckenseeverkehrs sowie der Binnenschifffahrt auf Flüssen und Seen als einem nachhaltigen Verkehrsmittel, das auch die Anbindung und Entwicklung von Gebieten in Randlage, Inselgebieten und Gebieten in äußerster Randlage verbessern kann; betont die Notwendigkeit einer konzertierten Aktion und von Überlegungen über die besonderen Gegebenheiten der Inselregionen im Verkehrswesen; unterstreicht die Notwendigkeit, Projekte des Kurzstreckenseeverkehrs und von Meeresautobahnen im Rahmen eines globaleren Konzepts unter Einbeziehung von Ländern, die zum unmittelbaren geographischen Umfeld Europas gehören, in

Betracht zu ziehen; hierfür sind bessere Synergien zwischen Regionalpolitik, Entwicklungspolitik und Verkehrspolitik unverzichtbar;

10. erkennt die Tatsache an, dass regionale Flughäfen eine entscheidende Rolle für die Entwicklung von Gebieten in Randlage und in äußerster Randlage dadurch spielen, dass sie deren Anbindung an Verkehrsknotenpunkte verbessern; hält die Anwendung von intermodalen Lösungen – wo dies möglich ist – und die Ermittlung innovativer Finanzierungslösungen, die die Modernisierung dieser Flughäfen ermöglichen, für besonders sinnvoll; ist der Auffassung, dass (Hochgeschwindigkeits-) Schienenverbindungen zwischen Flughäfen eine hervorragende Gelegenheit bieten, die verschiedenen Verkehrsmittel nachhaltig miteinander zu verbinden.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	22.2.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 33 -: 5 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	1.6.2010
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 40 -: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils