



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2009/2096(INI)

2.2.2010

ENTWURF EINES BERICHTS

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Mathieu Grosch

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	11

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 17/18 Dezember 2009 zur Mitteilung der Kommission "Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und technologieorientierten System" (17692/2009),
- in Kenntnis des von der Kommission vorgelegten Weißbuchs "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 "Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität" (KOM(2006)0336),

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über den Kurzstreckenseeverkehr (KOM(2004)0453),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenspolitik (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 von der Kommission vorgelegten Grünbuchs "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 Entschließung vom 12 April 2005 zum Kurzstreckenseeverkehr¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung 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 Aufgabe²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbewertung³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 "Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent"⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema "Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität"⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und

¹ OJ C 33E, 9.2.2006, p.142.

² OJ C 227E, 21.9.2006, p.609.

³ OJ C 244E, 18.10.2007, p.220..

⁴ OJ C 175E, 10.7.2008, p....

⁵ OJ C 175E, 10.7.2008, p....

⁶ OJ C 187E, 24.7.2008, p.154.

Umweltpolitik¹,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission "Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative "Intelligentes Fahrzeug"²,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa³,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. September 2008 zu einer europäischen Hafenspolitik⁴,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2009 zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs und zur Internalisierung externer Kosten⁵,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes⁶,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. April 2009 zu dem Aktionsplan im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme⁷,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. April 2009 zu einem Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt⁸,
 - 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 (A7-0000/2010),
- A. in der Erwägung, dass der Transportsektor ein wichtiges Element der Entwicklung der Europäischen Union und ihrer Regionen darstellt, welches die Wettbewerbsfähigkeit und die soziale Kohäsion der Regionen unmittelbar beeinflusst und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung des Europäischen Binnenmarktes leistet;
- B. in der Erwägung, dass der Transportsektor einen überragenden Einfluss auf wirtschaftspolitische und beschäftigungspolitische Aspekte hat, indem er gemessen am Bruttoinlandsprodukt 10 % des Wohlstands der EU erwirtschaftet und über 10 Millionen Arbeitsplätze schafft;
- C. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor einen erheblichen Einfluss auf die

¹ OJ C 66E, 20.3.2009, p.1.

² OJ C 286E, 27.11.2009, p.45.

³ OJ C 295E, 4.12.2009, p.79.

⁴ OJ C 295E, 4.12.2009, p.74.

⁵ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0119.

⁶ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0258.

⁷ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0308.

⁸ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0307.

Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen hat und dass der Verkehrssektor zwar die berufliche und private Mobilität der Menschen ermöglicht, jedoch 2006 für 24,6 % des gesamten CO₂-Ausstoßes verantwortlich war, dieser seitdem weiterhin gestiegen ist und die Verkehrssicherheit nach wie vor nicht ausreichende Verbesserungen verbuchen konnte, da 2008 rund 39.000 Verkehrstote und an die 300.000 Schwerverletzte Opfer von Straßenverkehrsunfällen wurden;

- D. 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;
- E. in der Erwägung, dass die im Weißbuch von 2001 gesetzten Ziele nur teilweise erreicht wurden und daher die Notwendigkeit besteht zu überprüfen, ob diese Ziele beibehalten werden sollten oder neu zu formulieren sind;
- F. in der Erwägung, dass Probleme bei der Umsetzung, wie zum Beispiel verspätete oder fehlerhafte Umsetzung, die Effizienz europäischer Gesetzgebung wesentlich beeinträchtigt, und diesbezüglich dringender Handlungsbedarf besteht;
- G. in der Erwägung, dass die parlamentarische Arbeit kohärent gestaltet werden muss, besonders in den Bereichen, die die Transportpolitik direkt tangieren wie unter anderem die Umwelt-, Sozial-, Beschäftigungs- und Wirtschaftspolitik;
- H. in der Erwägung, dass die Finanz- und Wirtschaftskrise den Transportsektor hart getroffen hat, dies jedoch als Chance genutzt werden sollte, die Transportbranche zukunftsorientiert zu unterstützen bzw. zu fördern;
- I. in der Erwägung, dass Transportagenturen eine wichtige Aufgabe zur progressiven Schaffung eines europäischen Transportraumes spielen, und es erforderlich ist, dass die Straße als meistgenutzte Transportart über eine entsprechende Struktur verfügt, die dazu beiträgt, diesen Transportmodus effizienter und nachhaltiger zu gestalten;
- J. in der Erwägung, dass es auch für den Transportsektor von großer Bedeutung ist, messbare Ziele zu setzen, um einerseits die Effizienz der Transportpolitik besser zu überprüfen und andererseits gesellschaftliche und wirtschaftliche Planungsorientierung zu schaffen;
- K. in der Erwägung, dass wesentliche forschungs-, infrastrukturbezogene und technische Entwicklungen eine Anpassung der Finanzmittel und -instrumente erfordern;
- L. in der Erwägung, dass die Entwicklung der Gesellschaft und vieler Wirtschaftszweige zu einer verstärkten Nachfrage im Transport führt und daher der Transport auf alle Transportarten angewiesen ist, diese jedoch an ihrer wirtschafts-, umwelt-, sozial- und beschäftigungspolitischen Effizienz gemessen werden sollten;
- M. in der Erwägung, dass zukünftig eine nachhaltige Zusammenarbeit aller Transportmodalitäten sowohl für den Personen- wie auch für den Gütertransport erforderlich ist, um sichere und logistisch sinnvolle Transportketten zu schaffen;

Gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Herausforderungen

1. ist davon überzeugt, dass die steigende Bevölkerungszahl vor allem in den Städten zu einer Sicherheits- und Kapazitätsherausforderung für den Verkehr führen wird und dass unter diesem Gesichtspunkt das Grundrecht auf Mobilität und seine Anwendbarkeit als wesentlich zu betrachten sind und betont, dass in diesem Zusammenhang unter anderem im städtischen Raum multimodale Transportketten und kollektive Verkehrsmittel zukunftsweisend sind;
2. ist der Auffassung, dass eine steigende Nachfrage auch im Gütertransport unter anderem zu einer Kapazitätsherausforderung bzw. Effizienzminderung durch Infrastrukturprobleme führt, und deshalb vor allem die komodale Nutzung und die Sicherheit der Transportteilnehmer wie auch die der Güter verstärkt werden sollte;
3. hebt hervor, dass die Dekarbonisierung des Verkehrs eine der wichtigsten Herausforderungen der zukünftigen EU-Transportpolitik ist und alle zur Verfügung stehenden und nachhaltigen Mittel dazu genutzt werden sollten, wie unter anderem ein Energiemix, Preisbildungsmaßnahmen und die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsmodalitäten unter der Voraussetzung, dass die dadurch entstandenen Einnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Mobilität angewendet werden; unterstreicht, dass hierbei vorrangig finanzielle Anreize unter Ausschluss von möglichen Wettbewerbsverzerrungen geschaffen werden sollten, anstatt Sanktionen aufzuerlegen;

Effiziente Komodalität

4. stellt fest, dass die Entwicklungen des Personen- und Gütertransports insgesamt nicht die Frage der Verlagerung des Verkehrs, sondern eher die der effizienten Nutzung der verschiedenen Verkehrsmodalitäten aufwirft, und dass deshalb die europäische Transportpolitik eine effiziente Komodalität zum Ziel haben sollte;
5. hebt hervor, dass die effiziente Komodalität nicht nur nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit, sondern auch nach Kriterien des Umweltschutzes, der Sozial- und Arbeitsbedingungen und der Sicherheitsaspekte gemessen werden sollte, wobei die unterschiedlichen Möglichkeiten und Ausgangssituationen der verschiedenen Transportmodalitäten einerseits und der Länder und Regionen andererseits berücksichtigt werden sollten;

Vollendung des Binnenmarktes

6. fordert eine regelmäßige Kontrolle der europäischen Gesetzgebung und seiner Umsetzung und Anwendung, um deren Wirksamkeit zu gewährleisten; fordert die Kommission auf die Hemmnisse, die durch fehlerhafte oder verspätete Umsetzung europäischer Gesetzgebung in den Mitgliedsstaaten entstehen, konsequent zu beseitigen;
7. stellt fest, dass der Transport für die Vollendung des europäischen Binnenmarktes sowie die Freizügigkeit der Bürger und der Waren eine wesentliche Rolle spielt und vor allem im Schienenverkehr eine regulierte Marktöffnung erreicht werden sollte; diese komplette Marktöffnung sollte von anderen Maßnahmen begleitet werden, um Wettbewerbsverzerrungen unter anderem in sozial-, fiskal- und umweltbezogenen

Bereichen zu vermeiden;

8. unterstreicht, dass der Transport Einfluss auf die Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitspolitik hat und dass im Rahmen der Schaffung eines einheitlichen Transportraumes die Arbeitsbedingungen und die Aus- und Weiterbildung harmonisiert und verbessert werden müssen; betont, dass unter anderem die Schaffung von europäischen Ausbildungszentren und EU-Exzellenzzentren in den jeweiligen Mitgliedsstaaten zur Förderung der Qualität der Ausbildung und des Status der im Transport beschäftigten Personen und zur gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungen beitragen kann;
9. ist der Auffassung, dass die Effizienz in der Transportpolitik darin besteht die Programme (wie beispielsweise Galileo und IVS) auszuwerten, sie gegebenenfalls neu auszurichten oder weiterzuführen; so ist zum Beispiel ein neues Programm für die Sicherheit im Straßenverkehr, eine Zwischenbilanz von Naiades, die Durchführung des Programms Open Sky und eine vereinfachte Weiterführung von Marco Polo erforderlich;

Europäische Agenturen

10. ist der Meinung, dass die technische Interoperabilität, genau wie die europäische Zertifizierung und die gegenseitige Anerkennung wesentliche Elemente eines gut funktionierenden Binnenmarktes darstellen und die Durchsetzung dieser Elemente verstärkt zum Aufgabenbereich der verschiedenen Agenturen gehören sollte;
11. unterstreicht, dass sich 75 % des Transports auf der Straße abspielt und deshalb die Notwendigkeit besteht, eine Agentur für den Straßenverkehr zu schaffen; fordert, dass diese Agentur das Grundrecht der Bürger auf sichere Mobilität gewährleistet, neue Anwendungen (wie z.B. Galileo und Intelligente Verkehrssysteme) fördert, Forschungsprogramme begleitet und zudem regulierend eingreifen kann, wenn es sich um die Behebung von Hindernissen für den nachhaltigen Binnenmarkts handelt;

Forschung und Technologie

12. betont, dass intelligente Systeme in der Transportführung wie u.a. Galileo und IVS sowohl in der Forschung wie auch in der Anwendung unterstützt werden müssen, da sie durch Reduktion von Abgasen und Verkehrslärm zu bedeutenden Umweltverbesserungen führen, zudem Lösungen bei Infrastrukturengpässen schaffen, die Sicherheit erhöhen und nicht zuletzt eine verstärkte Energieunabhängigkeit mit sich bringen;
13. betont, dass die Harmonisierung der Transportdokumente nach neuesten Standards der Kommunikation und deren multimodale und internationale Anwendbarkeit zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit und der Logistik sowie zu einer starken Reduzierung von Verwaltungsaufwand führen kann;

Transportfonds und Europäisches Transportnetz

14. betont, dass eine effiziente Transportpolitik eine adäquate Finanzierung verlangt, wobei unter anderem die bestehenden Finanzmittel im Haushalt der EU, ein Teil der Mittel der Struktur- und Kohäsionspolitik sowie Öffentlich-Private Partnerschaften oder andere

Finanzinstrumente dazu dienen sollten, einen Transportfonds zu schaffen; dieser sollte dazu genutzt werden, die Infrastruktur zu verbessern, die Forschung zu unterstützen und den Einsatz Intelligenter Verkehrssysteme zu fördern und sich an Vergabekriterien orientieren, die Umwelt-, Sozial- und Sicherheitseffizienz Rechnung tragen;

15. fordert, dass es der Transportpolitik ermöglicht werden muss, durch finanzielle Unterstützung, die nicht an den Kriterien der Konkurrenz gemessen wird, unter anderem den Schienen - und Schiffsverkehr, die Hafenpolitik und den öffentlichen Personenverkehr zu fördern;
16. ist der Auffassung, dass die Finanz- und Wirtschaftskrise als Chance genutzt werden kann, den Transportbereich gezielt zu unterstützen und durch Finanzhilfen Investitionen in umweltgerechten, sicheren und damit nachhaltigen Transport zu ermöglichen;
17. ist der Überzeugung, dass die Definition eines europäischen Kernnetzes innerhalb des TEN-Gesamtnetzes nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung auf europäischer, aber auch regionaler Ebene zu bewerten ist und dass multimodale Plattformen auch weiterhin einen wesentlichen Bestandteil des Infrastrukturangebotes darstellen, weil sie eine effiziente Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ermöglichen;
18. fordert, dass die Binnenschifffahrt, die Binnenhäfen und die multimodale Anbindung der Seehäfen an das Hinterland eine verstärkte Rolle in der europäischen Transportpolitik spielen sollten;

Transport im globalen Kontext

19. betont, dass die Schaffung eines europäischen Transportraums eine wichtige Priorität darstellt und besonders im Flug- und Schiffsverkehr weitgehend von einer internationalen Akzeptanz im Rahmen der zu verhandelnden Abkommen abhängt wobei die EU in den entsprechenden internationalen Gremien zunehmend eine gestaltende Rolle einnehmen sollte;

Messbare Ziele bis 2020

20. fordert die Einhaltung klarer und messbarer Ziele und schlägt deshalb vor,
 - die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr von 2010 bis 2020 um 40 % zu reduzieren,
 - im Stadtverkehr die Anzahl der Nutzer von Bussen und Bahnen bis 2020 zu verdoppeln,
 - die CO₂-Abgase im Straßenverkehr durch entsprechende Innovationen und die Vermeidung von Leerfahrten gegenüber dem Wert von 2010 um 20 % zu reduzieren ,
 - den Stromverbrauch der Schienenfahrzeuge gemessen am Wert von 2010 um 20 % zu reduzieren, ,
 - im Schienenverkehr ab 2011 das gesamte neue rollende Material und neue Verbindungslinien mit einem ERTMS-kompatiblen System zu versehen,

- im Flugverkehr bis 2020 die Umweltbelastung im gesamten EU-Flugraum um 20 % zu reduzieren,
- die Schaffung multimodaler Anbindungen (Plattformen) für die Binnenschifffahrt bis 2020 finanziell zu fördern und deren Anzahl um 20 % zu erhöhen;

21. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Der Transportsektor 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 Transportpolitik auch nicht losgelöst von anderen Politikbereichen betrachtet werden. Der Transportsektor 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 Transportsektor im direkten Zusammenhang mit der Regional-, der Umwelt-, der Wirtschafts-, der Sozial- und der Beschäftigungspolitik steht.

Aufgrund dieser immensen Bedeutung des Transportsektors ist es im Rahmen der Vorbereitung auf das Weißbuch, das Leitlinien für die Europäische Transportpolitik 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 Transportsektor 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 Transportpolitik 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 überbeuerte Zertifizierung der Eisenbahnen müssen schnellstmöglich 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.