



ANGENOMMENE TEXTE

Vorläufige Ausgabe

P8_TA-PROV(2015)0310

Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität (2015/2005(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf die von seinem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr am 17. März 2015 abgehaltene öffentliche Anhörung mit dem Titel „Verkehrs-Weißbuch: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität“,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 22. April 2015 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Fortschritte und Herausforderungen“,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“⁴,

¹ ABl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72.

² ABl. C 351 E vom 14.6.2013, S. 13.

³ ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 556.

⁴ ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.

- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (COM(2001)0370),
 - unter Hinweis auf die bevorstehende Klimakonferenz (COP 21) im Dezember 2015 in Paris,
 - unter Hinweis auf das Paket zur Energieunion und die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Rahmenstrategie für eine krisenfeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie“ (COM(2015)0080),
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. und 24. Oktober 2014 zum Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030;
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Strategie für einen digitalen Binnenmarkt für Europa“ (COM(2015)0192);
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (COM(2013)0913),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. September 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020¹,
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0246/2015),
- A. in der Erwägung, dass mit dem Weißbuch Verkehr eine ehrgeizige Agenda für die Umstellung des europäischen Verkehrssystems und die Schaffung eines tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraums festgelegt wurde;
 - B. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor mit ungefähr 10 Millionen Beschäftigten und einem Beitrag zum BIP in Höhe von etwa 5 % eine treibende Kraft der EU-Wirtschaft darstellt und weiterhin Spitzenreiter bei der Schaffung von Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätzen und bei der Förderung von Wettbewerbsfähigkeit, nachhaltiger Entwicklung und territorialem Zusammenhalt sein sollte;
 - C. in der Erwägung, dass die Verkehrsbranche ein Sektor ist, auf dem Europa weltweit führend ist, sowohl auf dem Gebiet der Herstellung als auch auf dem Gebiet der Erbringung von Verkehrsleistungen, und dass es von entscheidender Bedeutung ist, dass sich der europäische Verkehrssektor sich weiterentwickelt, Investitionen tätigt und sich auf nachhaltige Weise erneuert, um seine weltweite technologische Führungsposition aufrechtzuerhalten, weiterhin seine Standards weltweit zu exportieren und innerhalb einer Weltwirtschaft, die immer stärker vom Aufkommen machtvoller neuer Akteure und Geschäftsmodelle geprägt ist, seine Wettbewerbsposition bei allen Verkehrsträgern aufrechtzuerhalten;
 - D. in der Erwägung, dass sich die Prämissen unserer Gesellschaft infolge von Digitalisierung, Verstädterung, Globalisierung und demografischem Wandel verändern und dass die bestehenden Paradigmen in der Verkehrspolitik umgestellt werden müssen, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können;

¹ ABl. C 56 E vom 26.2.2013, S. 54.

- E. in der Erwägung, dass der Verkehr Grundlage der ungehinderten Bewegung von Personen, Waren und Dienstleistungen ist, auf der der Binnenmarkt beruht, und dass der freie Verkehr ein starker Integrationsfaktor der Union und gleichzeitig ein Schlüssel für die europäische Industrie- und Handelsleistung ist;
- F. in der Erwägung, dass der Verkehr weiterhin fast vollständig von fossilen Brennstoffen abhängig und der einzige Sektor ist, in dem die Treibhausgasemissionen in den vergangenen 25 Jahren gestiegen sind, und dass der Anstieg der Emissionen ohne den jüngsten Konjunkturabschwung möglicherweise sogar noch höher gewesen wäre;
- G. in der Erwägung, dass es dringend notwendig ist, im Rahmen der im Weißbuch für diesen Bereich genannten Ziele die Energieeffizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems zu verbessern und seine Abhängigkeit vom Öl und von fossilen Energiequellen auf kosteneffiziente Weise zu verringern, ohne seine Wettbewerbsfähigkeit zu opfern und die Mobilität zu beschränken;
- H. in der Erwägung, dass fortschrittliche nachhaltige Biokraftstoffe, insbesondere diejenigen, die aus der Verarbeitung von Abfällen und Rückständen gemäß der Abfallhierarchie¹ gewonnen werden, ein ungenutztes Potenzial zur Verringerung der Abhängigkeit des europäischen Verkehrssystems vom Öl und zur Eindämmung der vom Verkehrssektor verursachten Treibhausgasemissionen darstellen;
- I. in der Erwägung, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, die erfolgreiche Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens zu gewährleisten, die Verkehrsnetze aller EU-Regionen durch Anbindung der geografisch abgelegenen Regionen mit der Mitte der EU effektiv zu verknüpfen und Unterschiede zwischen den Infrastrukturentwicklungs- und -erhaltungsständen, insbesondere zwischen den östlichen und westlichen Teilen der Union, zu beseitigen;
- J. in der Erwägung, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und den Handel haben und dass daher Schranken, die private Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur behindern, beseitigt werden müssen;
- K. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastrukturen im Allgemeinen langfristige Finanzierungen brauchen, und dass die Höhe der Investitionen in letzter Zeit aufgrund des mangelnden Vertrauens zwischen Gesetzgebern, Projektträgern und dem Finanzsektor gesunken ist;
- L. in der Erwägung, dass EU-weit seit vielen Jahren deutlich zu wenig in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur investiert wird und dass verbesserte Einrichtungen für Fußgänger, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zu den Zielen der Union gehören und zusätzliche Mittel erfordern;
- M. in der Erwägung, dass eines der wichtigsten Ziele des Weißbuchs darin bestehen sollte, die Menschen und ihre Rechte als Fahr- bzw. Fluggäste in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen;
- N. in der Erwägung, dass Innovation und intelligente Verkehrssysteme bei der

¹ Gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien.

- Entwicklung eines modernen, effizienten, nachhaltigen und interoperablen barrierefreien europäischen Verkehrssystems eine wichtige Rolle spielen sollten;
- O. in der Erwägung, dass sich multimodale Netze und die Integration verschiedener Verkehrsträger und -dienste potenziell vorteilhaft auf die Verbesserung der Verbindungen und der Effizienz des Personen- und Güterverkehrs auswirken und somit zur Senkung der CO₂-Emissionen und anderer schädlicher Emissionen beitragen würden;
- P. in der Erwägung, dass die Schaffung eines tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraums ohne eine wirksame Umsetzung von EU-Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten und nötigenfalls eine Vereinfachung des bestehenden Regulierungsrahmens zur Schaffung von Rechtsklarheit und verbesserter Durchsetzung nicht möglich sein wird;
- Q. in der Erwägung, dass es notwendig ist, alle verbliebenen Hindernisse, technischen Inkompatibilitäten und aufwendigen Verwaltungsverfahren zu beseitigen, die das Erreichen eines vollständig integrierten Verkehrssystems verhindern, sowie neue Maßnahmen der Mitgliedstaaten zu bekämpfen, die Hindernisse für den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr darstellen;
- R. in der Erwägung, dass eine weitere Marktöffnung mit hochwertigen Arbeitsplätzen und menschenwürdigen Arbeitsbedingungen sowie einem hohen Dienstleistungsstandard und lauterem Wettbewerb in allen Mitgliedstaaten einhergehen muss;
- S. in der Erwägung, dass aus dem letzten Bericht der Kommission zur Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union¹ hervorgeht, dass die Zahl der Verkehrstoten 2014 in Europa um 1 □% zurückging, wobei dieser Wert erheblich hinter der 2012 und erneut 2013 verzeichneten Abnahme um 8 % zurückbleibt;

Umsetzung und Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs

1. begrüßt die Absicht der Kommission zur Durchführung einer Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs, um die erzielten Fortschritte zu bewerten und weitere Maßnahmen zur Erreichung der im Weißbuch genannten Ziele vorzuschlagen; vertritt die Auffassung, dass es zwar zu früh ist, um die Auswirkung einer Reihe von politischen Maßnahmen zu bewerten, die seit der Verabschiedung des Weißbuchs eingeleitet worden sind, eine Bestandsaufnahme aber dennoch notwendig ist, um einen Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung der 40 Initiativen und 131 Aktionsschwerpunkte zu erhalten, die im Anhang genannt sind;
2. bekräftigt seine Unterstützung für die im Weißbuch genannten Ziele und die „zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“: „Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %“; betont, dass im Rahmen der Halbzeitüberprüfung zumindest die im Jahr 2011 festgelegten ehrgeizigen Ziele weiterhin aufrechterhalten und konkrete, realistische und faktengestützte Maßnahmen und Initiativen vorgeschlagen werden sollten, um die Anstrengungen zur Erreichung dieser Ziele zu verstärken, zu beschleunigen und zu bündeln; fordert die Kommission auf zu bewerten, inwieweit die im Weißbuch dargelegten Maßnahmen ausreichend sind, um die

¹ *Road safety in the European Union*, Europäische Kommission, März 2015.

- übergeordneten Ziele zu erreichen, und zusätzliche Rechtsetzungsmaßnahmen vorzuschlagen;
3. fordert die Kommission auf, die im Weißbuch genannten Ziele für die Verringerung der Emissionen gemäß der Entschliebung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“¹ und den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. und 24. Oktober 2014 zum Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 zu aktualisieren und auf eine weitere Senkung der verkehrsbedingten Emissionen abzielende Maßnahmen vorzuschlagen, um den Mitgliedstaaten dabei zu helfen, das allgemeine „verbindliche Ziel der EU [...], die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren“, zu erreichen („wobei die vom EHS erfassten Sektoren und die nicht unter das EHS fallenden Sektoren eine Reduzierung um 43 % bzw. 30 % gegenüber 2005 erzielen müssen“);
 4. betont, dass das Ziel der Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2030 auf einen Stand festgesetzt werden sollte, der es ermöglicht, das langfristige Ziel des Weißbuchs, nämlich eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % bis 2050, zu erreichen; fordert in diesem Zusammenhang die Kommission auf, eine umfassende Strategie für die Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen vorzuschlagen;

Allgemeine Grundsätze: Verlagerung auf andere Verkehrsträger und Komodalität

5. betont, dass eine europäische Politik für nachhaltige Mobilität auf einer großen Bandbreite politischer Instrumente basieren muss, um eine kostengünstige Verlagerung auf die umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Beförderungsarten sicherzustellen; weist darauf hin, dass das Erreichen eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern kein Selbstzweck, sondern notwendig ist, damit die Mobilität nicht länger mit den negativen Nebenwirkungen des derzeitigen Verkehrssystems wie Überlastung, Luftverschmutzung, Unfällen und Klimawandel einhergeht; erkennt an, dass die Politik der Verkehrsträgerverlagerung bisher keine befriedigenden Ergebnisse erbracht hat; betont daher, dass alle Verkehrsträger optimiert und umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter werden müssen, damit ein hohes Maß an Mobilität und zugleich an Umweltschutz erreicht wird;
6. ist der Auffassung, dass die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Wesentlichen von einer effektiven Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger abhängig ist und dass die europäische Verkehrspolitik daher auf einer effizienten Komodalität basieren sollte, in der, wo möglich, den energieeffizientesten und nachhaltigsten Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt werden sollte; ist der Überzeugung, dass dies zu einer optimalen Wiederherstellung eines Gleichgewichts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen und für eine Interoperabilität innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern sorgen wird, wodurch nachhaltigere Verkehrs- und Logistikketten gefördert und reibungslose Verkehrsflüsse über verschiedene Verkehrsträger und -knotenpunkte hinweg verbessert werden;

Moderne Infrastruktur und intelligente Finanzierung

7. fordert die Kommission auf, Vorschläge vorzulegen, um eine Internalisierung der

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2014)0094.

- externen Kosten aller Verkehrsträger des Güter- und Personenverkehrs sicherzustellen, indem eine gemeinsame, kohärente und transparente EU-Methodik angewandt wird und die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden, wozu auch eine schlüssige Analyse externer Effekte gehört, die bereits internalisiert wurden, um eine Doppelbesteuerung zu vermeiden; fordert, dass konkrete Maßnahmen getroffen werden, um eine umfassendere Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher sicherzustellen, unter anderem Leitlinien und bewährte Verfahren, sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, indem gegebenenfalls umweltschädliche Steuersubventionen abgeschafft werden, und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit aller Regionen der EU zu erhalten;
8. fordert die Kommission auf, einen allgemeinen Rahmen für nationale Mautsysteme für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorzuschlagen, der Einwohner von Drittstaaten nicht diskriminieren und einer entfernungsabhängigen Maut Vorrang einräumen sollte; fordert die Mitgliedstaaten auf, eine Zweckbindung der Einnahmen aus Infrastrukturgebühren für den Bau und die Instandhaltung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur und die Verringerung verkehrsbedingter Umweltprobleme vorzusehen;
 9. hebt hervor, dass die Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterhin eine der Voraussetzungen für ein nachhaltigeres, effizienteres, nahtloses multimodales Verkehrssystem sowie eine ausgewogenere Verteilung von Gütern und Personen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist; betont, dass bei der Auswahl von Vorhaben, die für eine EU-Finanzierung infrage kommen, die neun wichtigsten Korridore des Netzes, die Schließung noch vorhandener Lücken, insbesondere grenzübergreifender Abschnitte, die Beseitigung von Engpässen, der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur, innovative Verkehrslösungen, die Interoperabilität und die Entwicklung multimodaler Umschlagseinrichtungen und städtischer Knotenpunkte im Mittelpunkt stehen sollten; ist der Auffassung, dass dabei ein größeres Gewicht auf den europäischen Mehrwert, auf die Entwicklung der Infrastruktur für die Anbindung von Rand-, Insel- und Berggebieten sowie Gebieten in äußerster Randlage und auf die Unterstützung für Vorhaben, die das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbar- und Beitrittsländern verbinden, gelegt werden sollte;
 10. ist der Auffassung, dass die EU-Finanzierung den wahren Investitionsbedarf für die Vollendung des TEN-V-Kernetzes bis 2030 widerspiegeln muss und dass das Instrument der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und andere Finanzierungsmöglichkeiten gemäß den in den TEN-V-Leitlinien und der CEF dargelegten Kriterien Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fördern und dabei nachhaltigen Verkehrsmitteln wie dem Schienenverkehr, den Binnenwasserstraßen und dem Kurzstreckenseeverkehr Vorrang einräumen sollten; hebt hervor, dass kofinanzierte Projekte dem Bedarf an Infrastruktur Rechnung tragen sollten, die die Wettbewerbsfähigkeit sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union fördert, die Umweltauswirkungen minimiert, gegen mögliche Auswirkungen des Klimawandels resistent ist und die Gesundheit und Sicherheit der Nutzer gewährleistet;
 11. fordert eine drastische Erhöhung der finanziellen Ausstattung der Fazilität „Connecting Europe“ und mehr europäische Kompetenzen für die Vorbereitung, Umsetzung und Finanzierung transnationaler Verkehrsplanungen und Infrastrukturfinanzierungen;
 12. betont, dass die Qualität der Straßeninfrastruktur, die unmittelbare Auswirkungen auf

- die Straßenverkehrssicherheit hat, in den einzelnen EU-Ländern sehr unterschiedlich ist und dass sich in den Mitgliedstaaten mehr als 90 % der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr auf Straßen in Stadtgebieten und Landstraßen ereignen; weist darauf hin, dass eine effiziente Finanzierung dieser Art von Infrastruktur durch verschiedene EU-Maßnahmen und -Instrumente besonders in den Kohäsionsländern weiter gefördert werden muss; betont außerdem die Notwendigkeit einer angemessenen Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur, auch des Sekundärstraßennetzes;
13. betont, dass der von der Kommission im Rahmen der Investitionsoffensive für Europa von Jean-Claude Juncker vorgeschlagene Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) nachhaltigem Verkehr und Infrastrukturprojekten von zentraler Bedeutung, die von hohem gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Wert sind, Priorität einräumen und Projekte auswählen sollte, die im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen und Rechtsvorschriften der Union (TEN-V-Leitlinien und CEF) die Schaffung von hochwertigen Arbeitsplätzen, ein langfristiges Wachstum, die Wettbewerbsfähigkeit, die Innovation und den territorialen Zusammenhalt einschließlich nachhaltiger städtischer Vorhaben und Schienenverkehrsvorhaben fördern; weist darauf hin, dass in diesem Zusammenhang neue Finanzierungsarten wie öffentlich-private Partnerschaften und Konzessionen mehr Aufmerksamkeit verdienen und in stärkerem Maße angewandt werden sollten; betont, dass das Verfahren zur Auswahl der Vorhaben für eine Finanzierung durch den EFSI transparent sein und unter Beteiligung maßgeblicher Interessenträger aus dem öffentlichen und dem privaten Sektor stattfinden sollte;
 14. ist der Auffassung, dass der EFSI vorrangig über nicht zugewiesene Mittel innerhalb des EU-Haushalts und nur als letztes Mittel aus nicht in Anspruch genommenen Mitteln aus Programmen unter der Teilrubrik 1A des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2014–2020 finanziert werden sollte; betont, dass die Finanzierung des Garantiefonds im Rahmen der Halbzeitüberprüfung 2016 des MFR überprüft werden sollte und dass auf der Grundlage der Analyse der Leistungs- und Ausführungsrate der einzelnen Programme alternative Finanzierungsmöglichkeiten ermittelt werden sollten, um so weit wie möglich eine Umschichtung von Geldern aus der Teilrubrik 1A für den Zeitraum 2016–2020 auf ein Mindestmaß zu begrenzen; betont, dass das Europäische Parlament und der Rat ferner Möglichkeiten sondieren sollten, um Umschichtungen aus EU-Programmen, die im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens als Finanzierungsquelle für den EFSI in den Jahren vor der Halbzeitüberprüfung des MFR vereinbart worden sind, möglichst weitgehend auszugleichen;
 15. bekräftigt seine Unterstützung für innovative Finanzinstrumente, die durch eine bessere Erschließung privater Mittel eine Optimierung der öffentlichen Ausgaben ermöglichen, weist aber darauf hin, dass zahlreiche Verkehrsprojekte keine ausreichenden Gewinne für den ausschließlichen Rückgriff auf diese Arten von Instrumenten abwerfen und aus diesem Grund eine Unterstützung in Form von Zuschüssen benötigen;
 16. betont, dass die zügige Entwicklung und Anwendung von intelligenten Verkehrssystemen notwendig ist, um eine effizientere, nachhaltige und sichere Nutzung von Fahrzeugen und der vorhandenen Infrastruktur zu ermöglichen und eine Erweiterung der Kapazität sicherzustellen, ohne dass ein zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand entsteht und zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden, wie dies beim Bau neuer Infrastruktur erforderlich ist; betont, dass es wichtig ist, eine wirksame Nutzung der Frequenzen und die Interoperabilität zwischen intelligenten Verkehrssystemen sicherzustellen, um nahtlose Verkehrsströme über die verschiedenen

Verkehrsträger und Verkehrsknotenpunkte hinweg zu ermöglichen; fordert die rechtzeitige Umsetzung der Errichtungs- und Betriebsphase der EU-Satelliten navigationsprogramme und die konkrete Entwicklung von Verkehrsanwendungen im Rahmen der Systeme Galileo und EGNOS;

Nachhaltiger Verkehr und städtische Mobilität

17. betont, dass die Verbesserung der Energieeffizienz eines der vorrangigen Ziele der europäischen Verkehrspolitik sein sollte; stellt fest, dass akuter Bedarf besteht, die Ressourceneffizienz des Verkehrssystems insgesamt zu verbessern, um die bestehende Kapazität effizienter zu nutzen, indem die Nutzungsrate der Fahrzeuge verbessert und sichergestellt wird, dass öffentliche Mittel auf nationaler und EU-Ebene für die Maßnahmen mit dem höchsten Wirkungsgrad zugewiesen werden;
18. hebt die Bedeutung der Förderung von Elektromobilität und elektrisch betriebener öffentlicher Verkehrssysteme hervor, gekoppelt mit der Einführung erneuerbarer Energiequellen im Elektrizitätssektor, wobei der weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes und der Förderung von Straßenbahnen, Elektrobussen (Oberleitungsbussen), Elektroautos, elektrischen Zwei-/Drei-/Vierrädern, Elektrofahrrädern und kleinen Elektrobooten Priorität eingeräumt wird; betont das Potenzial von modernen Pendelbahnen als ein kostengünstiges und einfach zu errichtendes Beförderungsmittel, um die Kapazität der städtischen öffentlichen Verkehrssysteme zu erhöhen;
19. hebt die Bedeutung der Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebssysteme hervor, insbesondere solcher, bei denen Europa einen großen technologischen Vorsprung hat, um die Abhängigkeit des Verkehrs von fossilen Brennstoffen zu verringern, die Luftqualität zu verbessern und die Treibhausgasemissionen zu reduzieren; bedauert, dass diese Technologien insbesondere im öffentlichen Verkehr noch nicht ausreichend eingesetzt werden;
20. stellt fest, dass die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs in städtischen Gebieten in den zehn Zielen des Weißbuchs nicht eindeutig genannt ist; ist der Überzeugung, dass ein neues Ziel der Verdopplung der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs in städtischen Gebieten bis 2030 aufgestellt werden sollte; betont, dass diesbezüglich Maßnahmen getroffen werden sollten, um Einrichtungen und Infrastruktur bereitzustellen, um die Mobilität von Tür zu Tür für Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel einschließlich älterer oder behinderter Menschen und Radfahrer, die für einen Teil ihrer Fahrt öffentliche Verkehrsmittel benutzen, zu erleichtern; unterstreicht, dass für die Erreichung dieses Ziels angemessene Investitionen erforderlich sind, insbesondere um die konsequente Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr sicherzustellen; fordert daher die Mitgliedstaaten auf, angemessene langfristige und zuverlässige Finanzierungen für Infrastrukturprojekte für Vorhaben im Bereich der Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr bereitzustellen;
21. fordert die Kommission auf, lokale, regionale und gesamtstaatliche Stellen dabei zu unterstützen, vorhandene und neue EU-Finanzierungsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr zu erschließen und innovative Systeme öffentlich-privater Partnerschaft zu entwickeln; weist auf die Lehren hin, die aus dem Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofes Nr. 1/2014 über die Wirksamkeit von durch die EU geförderten Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs zu ziehen sind, in dem die Umsetzung und die Wirksamkeit von mit EU-Strukturfondsmitteln kofinanzierten

Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs und das Maß, in dem sie dem Bedarf der Benutzer entsprechen und ihre Ziele in Bezug auf die Nutzung erreichen, bewertet wurden;

22. unterstreicht die Bedeutung von „Plänen für nachhaltige städtische Mobilität“ als Instrument, um Städten dabei zu helfen, die Verkehrsinfrastruktur und -dienste effizienter zu nutzen und die Integration der verschiedenen Mobilitätsträger in das Stadtgebiet auf nachhaltige Weise zu verbessern und dadurch zur Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärmbelastung, CO₂-Emissionen, Überlastung und Unfällen beizutragen; fordert die Kommission auf, die Entwicklung und Förderung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität weiterhin zu unterstützen; betont, dass die europäischen Struktur- und Investitionsfonds systematischer für Städte verwendet werden sollten, die einen integrierten Nahverkehrsplan, beispielsweise einen Plan für nachhaltige städtische Mobilität, entwickelt und gemäß den in den einschlägigen Rechtsvorschriften ausgeführten Kriterien die entsprechenden Maßnahmen festgelegt haben;
23. fordert die Kommission auf, mit Betreibern öffentlicher Verkehrsdienste und Behörden zusammenzuarbeiten, um Nutzern über verschiedene Medien Reiseinformationen einschließlich Informationen über die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bereitzustellen und sich bei der Ermittlung EU-weiter bewährter Verfahren und Bedingungen für die Verbesserung öffentlicher Nahverkehrssysteme stärker einzubringen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten ferner auf, die Verpflichtung für städtische Nahverkehrssysteme, die Stadtzentren mit ihren Randgebieten zu verbinden, zu wahren;
24. betont, dass städtische Gebiete einer gewissen Flexibilität bedürfen, um ihren Verpflichtungen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unter vollständiger Achtung des Subsidiaritätsprinzips nachkommen und die Anpassung der Mobilitätslösungen an ihre konkreten Gegebenheiten sicherstellen zu können;
25. betont, dass das Verhalten der Nutzer von Verkehrsmitteln für die Entwicklung eines nachhaltigeren Verkehrssystems von entscheidender Bedeutung ist; fordert Initiativen, durch die die Nutzer, insbesondere junge Menschen, motiviert und befähigt werden, sicherere und nachhaltigere Verkehrsmittel (Zufußgehen, Radfahren einschließlich Fahrradverleih- und -mietsysteme, öffentlichen Personenverkehr, Fahrgemeinschaften) zu nutzen, die innerhalb einer sicheren Infrastruktur eingesetzt werden sollten, und die Bereitstellung von Reiseplanungs- und Echtzeitinformationen, um die intermodale Nutzung verschiedener Verkehrsträger über intelligente Verkehrssysteme zu erleichtern; fordert die Kommission auf, Beispiele nachahmenswerter Vorgehensweisen für das Kombinieren verschiedener Verkehrsträger aufzuzeigen, die in anderen städtischen Ballungsgebieten umgesetzt werden können;
26. betont den Bedarf an besseren innerstaatlichen und EU-Verkehrsdaten über das Verhalten von Verkehrsnutzern, insbesondere was Zufußgehen, Radfahren und nach Geschlecht differenzierte Reismuster anbelangt, die lokale Gebietskörperschaften bei der Festlegung ihrer Politik für die städtische Mobilität verwenden können;
27. betont die Wichtigkeit der Ergreifung von Maßnahmen zugunsten regionaler Entwicklungs- und Erweiterungsprojekte von Fahrradwegnetzen in den großen europäischen Regionen, um ein umweltfreundlicheres Handeln der Bürger zu fördern, jedem die Benutzung des Fahrrads zu ermöglichen und Lärm, Verkehrsstaus und

Umweltverschmutzung in den Städten zu verringern;

28. unterstreicht die Bedeutung einer Untersuchung der positiven Auswirkungen, die sich für die Gesellschaft aus neuen, auf dem Modell der Ökonomie des Teilens beruhenden Mobilitätsformen ergeben, insbesondere aus der gemeinsamen Nutzung von Autos (Mitfahrssysteme); erachtet den Austausch bewährter Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten für wichtig, damit der Rechtsrahmen unter Berücksichtigung der Innovationsplattformen für die Mobilität „von Tür zu Tür“ angepasst wird;
29. fordert die Kommission auf, die Situation in den Mitgliedstaaten im Hinblick auf Verkehrsnetzunternehmen zu überwachen, die eine Vermittlung von Fahrern und Fahrgästen anbieten (das bekannteste Beispiel hierfür ist Uber), sowie eine Bewertung der rechtlichen, sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen durchzuführen, die aufgrund der Tätigkeit derartiger Unternehmen entstehen, und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bestehenden Taxidienste entsprechende Maßnahmen oder Empfehlungen für die Entwicklung innovativer neuer Dienste in Europa auszuarbeiten;
30. fordert die Kommission auf, von den Mitgliedstaaten zu verlangen, dass sie faire Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Mitfahrunternehmen und herkömmlichen Taxi- und Fernverkehrsunternehmen im Hinblick auf die Einhaltung von Steuer- und Sicherheitsvorschriften, gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Beschäftigungsbedingungen schaffen;
31. betont, dass motorisierte Zweiräder (Motorräder, Motorroller und Mopeds) und in zunehmendem Maße Zwei- und Dreiräder mit Elektroantrieb bei einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Rolle spielen, insbesondere in städtischen Gebieten, wo sie zur Bewältigung der Überlastung und von Parkplatzproblemen beitragen sowie eine Lösung für die Kleinlogistik bieten; beharrt daher darauf, dass der spezifischen Macht und den offenkundigen Vorteilen dieser Fahrzeuge in den Rechtsvorschriften und Leitlinien der EU auf dem Gebiet des Verkehrswesens angemessen Rechnung getragen werden sollte;
32. fordert eine Optimierung der Lieferkette in städtischen Gebieten; weist darauf hin, dass in der Stadt verkehrende Güterfahrzeuge in unverhältnismäßigem Umfang zur Luft- und Lärmverschmutzung beitragen und negative Auswirkungen auf die Verkehrsüberlastung haben; ist der Auffassung, dass die Stadtlogistik die Optimierung des Verkehrs und die kostengünstige Einführung neuartiger Betriebsabläufe, Technologien und Geschäftsmodelle fördern sollte; vertritt die Auffassung, dass eine bessere Auswahl der Verkehrsträger und Fahrzeuge sicherstellen kann, dass eine Verkehrslösung optimal an die spezifischen Anforderungen der betreffenden Beförderung und der betreffenden Stadt angepasst wird;
33. unterstreicht die Bedeutung von Logistikdepots an der Peripherie städtischer Ballungsgebiete, die es ermöglichen, Waren auf koordinierte Weise unter Nutzung der energieeffizientesten Beförderungsarten zu ihrem Bestimmungsort zu befördern;

Menschen in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik stellen

34. fordert in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit:
 - die rasche Annahme eines Ziels, die Zahl der Schwerverletzten bis 2020 um 40 % zu verringern, in Verbindung mit einer umfassenden EU-Strategie; fordert die

Mitgliedstaaten auf, unverzüglich alle einschlägigen statistischen Angaben bereitzustellen, damit die Kommission dieses Ziel und diese Strategie aufstellen kann,

- eine Verstärkung der Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Todesopfer und Verletzten bei Verkehrsunfällen unter besonderer Berücksichtigung der wichtigsten Ursachen, u. a. Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss, zu hohe Geschwindigkeit und Nichtanlegen von Sicherheitsgurten,
- Maßnahmen, um durch die Einführung und Umsetzung kostengünstiger Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 auf weniger als 15 000 zu reduzieren, zu erreichen,
- Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen bei schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Zweiradfahrern und Fußgängern im städtischen Bereich und älteren Fahrern,
- Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Rahmen des anstehenden Straßenverkehrspakets und eine Halbzeitüberprüfung des Programms der Kommission für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2011–2020,
- eine Überprüfung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte und Bemühungen zur Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf die Nachbarländer der EU,
- im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur die Ausweitung der darin enthaltenen vier wichtigsten Maßnahmen auf andere Teile des Straßenverkehrsnetzes, darunter alle Teile der Autobahnen, der Landstraßen und der Straßen in Stadtgebieten,
- das vorrangige Ergreifen von Maßnahmen, wie sie im Aktionsplan vorgeschlagen werden und in der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Bezug auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer festgelegt sind,
- eine Überprüfung der Richtlinie über die Ausbildung und die Qualifikation von Berufskraftfahrern zur Klarstellung der Bestimmungen sowie die Förderung und Entwicklung von Schulungsmaßnahmen für alle Fahrzeugnutzer im Anschluss an den Erwerb des Führerscheins,
- einen Vorschlag zur Überarbeitung der allgemeinen Sicherheitsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 661/2009) und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern (Verordnung (EG) Nr. 78/2009) bis 2016, um verbindliche Vorschriften für Lastkraftwagen (Lkw) in Bezug auf die Führerhauskonstruktion und die Sicherheit, die direkte Sicht, das Aufprallverhalten und den Fußgängerschutz festzulegen und dabei schutzbedürftigen Straßennutzern Priorität einzuräumen,
- eine umfassendere Verwendung von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen

wie dem Notbremsassistenten, dem Abstandshalteassistenten, dem Spurhalteassistenten, der Reifenverschleißanzeige, der übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsanpassung sowie von eCall in neuen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in Verbindung mit kooperativen intelligenten Verkehrssystemen,

- eine Überprüfung der dritten Führerscheinrichtlinie, um Folgendes einzuführen:
 - ein verpflichtendes an neue Fahrzeugfunktionen (Fahrerassistenzsysteme) heranführendes Fahrtraining,
 - eine zweite Phase des Führerscheinerwerbs,
 - eine lebenslange Verkehrserziehung,
 - einen Fitnesstest für die Fahrtauglichkeit sowie
 - eine medizinisch-psychologische Untersuchung für Verkehrssünder, z. B. bei Alkohol, Drogen oder Aggressionen,
 - eine EU-weit harmonisierte Höchstgrenze für die Blutalkoholkonzentration, die für Fahranfänger in den ersten beiden Jahren und für Berufskraftfahrer einen Grenzwert von 0,0 ‰ vorsieht;
35. betont, dass zwar im Verlauf der vergangenen Jahre erhebliche Verbesserungen erzielt worden sind, aber Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten fortbestehen und weitere Maßnahmen benötigt werden, um das langfristige Ziel „null Verkehrstote“ zu erreichen; stellt fest, dass die Straßenverkehrssicherheit mit einem respektvollen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer Hand in Hand geht und dass die Erziehung in den Familien und in den Schulen bei der Erreichung dieses Ziels eine stärkere Rolle spielen sollten;
36. unterstreicht die Notwendigkeit der Vervollständigung des bestehenden Rechtsrahmens für Passagierrechte durch auf die Beseitigung aller möglichen Gesetzeslücken abzielende Maßnahmen, die Fahrgäste auf multimodalen Reisen erfassen und für lauterer Wettbewerb unter den Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der spezifischen Unterschiede zwischen Verkehrsträgern, der rechtlichen Verantwortung für die einzelnen Abschnitte der Reise und der Interaktion zwischen den verschiedenen Transportformen sorgen; bekräftigt seine Forderung nach einer Charta der Fahrgastrechte mit für alle Verkehrsarten geltenden Grundrechten für Fahrgäste unter Berücksichtigung der jeweiligen Eigenart des Verkehrsträgers und mit einem gesonderten Abschnitt zu multimodalen Reisen, um die Sichtbarkeit von EU-Vorschriften zu verbessern und eine bessere Durchsetzung zu gewährleisten; fordert Initiativen zur Förderung von multimodalen Reiseinformations-, Reiseplanungs- und Fahrscheinausstellungsdiensten und ihrer Bereitstellung an die Reisenden; fordert ferner Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Beförderung und zur Erleichterung der Barrierefreiheit für ältere, mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen sowie eine stärkere Berücksichtigung von besonderen Bedürfnissen von Reisenden wie etwa denen von Radfahrern, die ihre Fahrräder in Zügen mitnehmen;
37. fordert in Bezug auf das Grundrecht aller Menschen auf individuelle Mobilität –

insbesondere der Menschen mit Behinderung und älterer Menschen – mehr Investitionen in die Forschung und Entwicklung von entsprechenden Fahrerassistenzsystemen;

38. stellt fest, dass eine bessere Verfügbarkeit kostenloser oder preisgünstiger Breitband-Mobilfunknetze, WLAN-Netze und sonstiger digitaler Dienstleistungen in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Bahnhöfen die persönliche Mobilität erhöhen würde;
39. fordert einen EU-Fahrplan mit dem Ziel, den Rahmen für ein nahtloses europäisches multimodales Personenbeförderungssystem zu schaffen; dieser Fahrplan sollte die wichtigsten europäischen multimodalen Fahrgastkorridore im Rahmen des bestehenden TEN-V-Netzes vorgeben, die öffentlichen und privaten Ressourcen zusammenführen, die bestehenden Initiativen verknüpfen und die EU-Fördermittel bündeln;
40. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich bei allen Verkehrsträgern mit dem Thema Arbeitsqualität zu befassen, insbesondere bezüglich Ausbildung, Bescheinigungen, Arbeitsbedingungen und Aufstiegsmöglichkeiten, im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, die Entwicklung der notwendigen Fähigkeiten und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität der Verkehrsunternehmen in der EU; betont, dass es wichtig ist, die Frage der Fluktuation der Arbeitskräfte und einer alternden Arbeitnehmerschaft in der Verkehrsbranche zu lösen, und dass das Arbeiten in der Branche dringend für neue Generationen attraktiv gemacht werden muss;
41. betont, wie enorm wichtig es ist, den Arbeitnehmern der Verkehrsbranche eine gleiche und gerechte Behandlung, gute Arbeitsbedingungen und ein sicheres Arbeitsumfeld zu gewährleisten; fordert daher die Kommission auf, konkrete Sofortmaßnahmen bzw. Initiativen zu den sozialen Aspekte bei den einzelnen Verkehrsträgern zu unterbreiten, um hochwertige Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer der Verkehrsbranche zu fördern und einen lauterer und unverzerrten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, die Anwendung und Durchsetzung der EU-Sozialvorschriften durch die Mitgliedstaaten bei allen Verkehrsträgern genau zu überwachen;
42. betont, dass auch Maßnahmen erforderlich sind, um die Beteiligung von Frauen am Arbeitsmarkt in der Verkehrsbranche zu fördern, möglicherweise vorhandene Schranken abzubauen und eine Gleichbehandlung von Männern und Frauen zu gewährleisten, indem bestehende Gefälle hinsichtlich der Vergütung und der Aufstiegschancen angegangen werden;
43. fordert die Kommission dringend auf sicherzustellen, dass Vorschläge zur Öffnung von Dienstleistungen in allen Verkehrsmärkten mit der ordnungsgemäßen Durchsetzung der EU-Sozialvorschriften und nötigenfalls mit Unterstützungsmaßnahmen einhergehen, um Ungleichheiten zwischen den sozialen Bedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten zu vermeiden; betont, dass die Öffnung von Verkehrsmärkten nicht zu Sozialdumping, einer Verschlechterung der Dienstleistungsqualität, weniger öffentlichen Versorgungsleistungen, unnötigem Verwaltungsaufwand, unlauteren Geschäftspraktiken oder einer Verzerrung des lauterer Wettbewerbs führen sollte; wünscht, dass sie auch der Zersplitterung des Binnenmarktes ein Ende setzt und die Bildung von Monopolen oder einen Wettlauf nach unten im Hinblick auf den sozialen Schutz der Arbeitnehmer in der Verkehrsbranche verhindert;

Ein wettbewerbsorientiertes, effizientes, sicheres, integriertes und interoperables

Verkehrssystem

44. weist darauf hin, dass die Digitalisierung ein entscheidender Faktor ist, um die Effizienz und Produktivität im Verkehrssektor zu verbessern; betont die Notwendigkeit, im Interesse von Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätzen die Chancen, die die digitalen Technologien bieten, besser zu nutzen und neue Verkehrsdienste sowie neue Geschäfts- und Vertriebsmodelle zu fördern; betont ferner die Notwendigkeit, einen entsprechenden Rechtsrahmen für Pilotprojekte zur Entwicklung intelligenter automatisierter Beförderung in Europa zu erstellen; stellt diesbezüglich fest, dass KMU und neu gegründete Unternehmen bei der Förderung der Innovation im Verkehrssektor eine Schlüsselrolle spielen;
45. ruft die Kommission auf, bei der Überprüfung des Weißbuchs den integrierten Ansatz (Interoperabilität, Interkonnektivität und Intermodalität) einschließlich IKT-Systeme in den Mittelpunkt zu stellen; erinnert die Kommission darüber hinaus daran, technische Fortschritte und Verhaltensänderungen zu verbinden, um mithilfe ökologischer Logistik, geeigneter Werkzeuge zur Mobilitätssteuerung und der Anwendung der Digitalisierung eine anspruchsvolle Verkehrsverlagerung sowie Verkehrsvermeidung zu erreichen;
46. betont, dass eine nachhaltige europäische Mobilitätspolitik auf Synergien zwischen sämtlichen Verkehrsträgern, Korridoren und Netzen ausgerichtet sein und auch die Bedürfnisse von zentralen Knotenpunkten, Ballungszentren, Verknüpfungspunkten, Verladeplätzen und Häfen berücksichtigen muss; ist der Auffassung, dass Mobilität als System und nicht als eine Reihe nebeneinander bestehender Verkehrsträger betrachtet werden sollte;
47. fordert die Standardisierung der intermodalen Ladeeinheiten unter Berücksichtigung der im weltweiten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten und der Abmessungen von Frachtfahrzeugen sowie einheitliche Vorschriften zur Ladungssicherung, um den multimodalen Verkehr zu optimieren und die Sicherheit zu erhöhen;
48. betont, dass bei allen Verkehrsarten bürokratische Hürden abgebaut werden sollten; fordert deshalb, die Dokumente, Verwaltungs- und Zollverfahren, die für alle an der Logistikkette Beteiligten realisierbar, effizient und praktikabel sein sollten, verstärkt zu vereinfachen und zu harmonisieren; fordert die Kommission auf, einen Vorschlag zur Schaffung eines elektronischen Rahmens für den multimodalen Güterverkehr (e-Freight) vorzulegen, wodurch papierlose, nahtlose Informationsflüsse entlang der gesamten Transportlogistikkette erzielt werden könnten, und dabei bestehende gut funktionierende Instrumente und Synergien, weltweite Entwicklungen sowie bewährte Verfahren zu berücksichtigen;
49. fordert die Einführung eines neuen Ziels, bis 2030 50 % der derzeitigen Beförderung gefährlicher Güter in der EU unter vollständiger Einhaltung der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auf nachhaltigere Verkehrsträger wie den Schienenverkehr und die Binnengewässer zu verlagern, einschließlich der dafür erforderlichen Maßnahmen;
50. fordert die Kommission auf, die Vorschriften für die intermodale Beförderung gefährlicher Güter zu vereinheitlichen, um die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger zu gewährleisten;

51. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, das Potenzial des Rohr-Güterverkehrs und des Gütertransports per Fahrrad zu prüfen und deren Einführung als vielversprechende Konzepte für ein nachhaltiges Verkehrssystem zu fördern;
52. hebt die grundlegende Bedeutung des Verkehrssektors für die Entwicklung des Tourismus, vor allem für die abgelegeneren und derzeit nur unter großen Schwierigkeiten erreichbaren Gebiete, hervor;
53. unterstreicht, dass die europäischen Drehkreuze Europa mit der übrigen Welt verbinden und dass Europa seine direkten Verbindungen zu allen Teilen der Welt aufrechterhalten muss, sodass Direktflüge europäischer Luftfahrtunternehmen von deren Drehkreuzen zu Zielflughäfen in Übersee bereitgestellt und Arbeitsplätze und Wachstum in der europäischen Luftfahrt erhalten werden; betont, dass Flüge innerhalb der EU nicht nur für Mobilität im Binnenmarkt sorgen, sondern auch eine maßgebliche Rolle als Zubringerflüge spielen und die Anbindung an die EU-Drehkreuze aufrechterhalten; stellt fest, dass die EU-Politik für ein effizientes und wettbewerbsfähiges Zubringernetz sorgen muss, um die europäischen Drehkreuze durch Senkung der Kosten auf ein weltweit wettbewerbsfähiges Niveau und Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs mit den Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern zu stärken; weist darauf hin, dass die EU-Mitgliedstaaten einer kohärenten gemeinsamen Strategie bedürfen, um nicht weitere Direktverbindungen zwischen Europa, Asien und Afrika an Drehkreuze am Golf und in der Türkei einzubüßen; fordert daher die Kommission auf, diese Ziele in alle EU-Rechtsvorschriften für den Luftverkehr einzubeziehen und bei Verhandlungen mit Drittländern zum Tragen zu bringen;
54. fordert eine verstärkte Forschungs- und Technologiepolitik, um die Innovation im Verkehrssektor zu fördern; vertritt die Ansicht, dass diese Politik, die mit der entsprechenden Finanzierung einhergehen muss, in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Interessenträgern einschließlich Bürgern und Vertretern von Nutzern formuliert werden sollte, um die sektorspezifischen Erfordernisse zu ermitteln und die verfügbaren EU-Mittel insbesondere im Rahmen des Programms Horizont 2020 entsprechend gezielter zuweisen zu können; vertritt die Ansicht, dass dabei Projekte mit einem eindeutigen europäischen Mehrwert prioritär behandelt werden sollten, die auf die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Förderung energieeffizienter Verkehrsträger (einschließlich Zufußgehen und Radfahren), die Erhöhung der Effizienz und Transparenz der Lieferkette, die Verbesserung der Zugänglichkeit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung des Verkehrsmanagements und den Abbau bürokratischer Hürden abzielen; vertritt die Ansicht, dass besonderes Augenmerk auf die bahnbrechenden Technologien im Verkehrsbereich gerichtet werden sollte, zum Beispiel in der Form automatisierter oder ferngesteuerter Apparate wie etwa Drohnen oder führerloser Fahrzeuge;
55. fordert die gleichen Anstrengungen im Bildungsbereich, um insbesondere in der Berufs- und Hochschulbildung das Entstehen neuer Studiengänge und Ausbildungen zu fördern, die auf neue Kompetenzen und Berufe abzielen, welche im Rahmen der intelligenten Mobilität entstehen werden;
56. unterstreicht, dass die EU-Rahmenprogramme für Forschung, Entwicklung und Innovation gefördert werden müssen, um umweltfreundlichere Kraftstoffe und ein hohes Maß an technischem Fortschritt z. B. bei den raffinierten Biokraftstoffen zu erreichen;

57. fordert im Rahmen des REFIT-Programms und von Folgenabschätzungen europäischer Rechtsvorschriften eine Generalüberprüfung europäisch verantworteter Führerschein- und Sicherheitsauflagen und von verkehrsrelevanten Berichtspflichten mit dem Ziel einer deutlichen Bürokratieentlastung;
58. erkennt an, wie wichtig störungsfreie Funkfrequenzen sind, insbesondere hinsichtlich der Durchsetzung der Lenk- und Ruhezeiten von Fahrpersonal und der Einführung intelligenter Verkehrssysteme; ruft die Kommission auf, gegebenenfalls den entsprechenden Regelungsrahmen dafür zu schaffen;

Die weltweite Dimension des Verkehrs

59. betont, dass die Schaffung eines europäischen Verkehrsraums eine wichtige Priorität darstellt und bei allen Verkehrsträgern, insbesondere im Flug- und Seeverkehr, weitgehend von einer internationalen Akzeptanz im Rahmen der mit unseren Handelspartnern verhandelten Abkommen abhängt, wobei die EU in den entsprechenden internationalen Gremien zunehmend eine gestaltende Rolle übernehmen sollte;
60. vertritt die Auffassung, dass die EU bei den weltweiten Anstrengungen zur Senkung der Verkehrsemissionen im Rahmen der diesjährigen Klimakonferenz COP21 in Paris weiterhin eine Führungsrolle übernehmen sollte, indem sie auf weltweiter Ebene die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und die Entwicklung nachhaltiger Verkehrsträger fördert und so zur Erreichung des international vereinbarten Ziels, die Erderwärmung unter 2 °C zu halten, beiträgt;
61. fordert ein stärker integriertes Vorgehen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Möglichkeit, in unseren Handelsbeziehungen zu Drittstaaten nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit zu verfahren, und eine Überprüfung der EU-Finanzierungspolitik für Verkehr daraufhin, ob zusätzliche Mittel aus Drittstaaten angebracht sind;
62. hebt hervor, dass bei der Nutzung internationaler Rohstoffe für die Entwicklung unseres Verkehrssystems (Öl, Lithium, Edelmetalle, Biokraftstoffe) die berechtigten Interessen der Menschen in den Ursprungs- und Handelsgebieten dieser Rohstoffe respektiert werden sollten;

Integration aller Verkehrsträger im Sinne einer effizienteren, nachhaltigeren, stärker wettbewerbsorientierten, barrierefreien und nutzer- und bürgerfreundlicheren Verkehrssysteme

63. fordert in Bezug auf den Luftverkehr:
 - die großen anstehenden Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt anzusprechen, die durch die Rückläufigkeit der Direktverbindungen zwischen Europa und der übrigen Welt, begrenzte Flughafenkapazität angesichts der bevorstehenden Zunahme des Luftverkehrs und die Ausweitung Luftverkehrsangebots von Fluggesellschaften aus Drittstaaten entstehen;
 - eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 mit dem Ziel, fairen Wettbewerb in den Luftverkehrsaußenbeziehungen der EU sicherzustellen und die Wettbewerbsposition der europäischen Luftfahrtindustrie zu stärken, Gegenseitigkeit zu gewährleisten und unlautere Praktiken einschließlich marktverzerrender Beihilfen zu unterbinden;

- einen Dialog im Bereich des Luftverkehrs mit den Golfstaaten und der Türkei, um die finanzielle Transparenz zu steigern und fairen Wettbewerb zu garantieren; die Aufnahme von „Klauseln für einen fairen Wettbewerb“ in Luftverkehrsvereinbarungen, von detaillierten Bestimmungen über Subventionen, unfaire Praktiken und Wettbewerb sowie von wirksamen Handlungsinstrumenten für den Fall eines Verstoßes gegen diese Bestimmungen;
- eine Beschleunigung des Verfahrens, um nötigenfalls neue Luftverkehrsabkommen mit den wichtigsten Handelspartnern der EU wie etwa den Nachbarländern, den BRIC-Staaten, den ASEAN-Staaten und Mexiko einschließlich Bestimmungen für einen verbesserten Marktzugang für Luftfrachtdienste zu schließen;
- eine Überprüfung der Ordnungs- und Fiskalpolitik der EU und der Mitgliedstaaten, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtindustrie zu stärken und einen lautereren Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus Drittstaaten zu gewährleisten; ruft deshalb die Kommission auf, jegliche unilaterale EU-Bestimmungen, die den Wettbewerb verzerren, zu überprüfen und abzuschaffen und die Mitgliedstaaten aufzufordern, in Bezug auf ähnliche nationale Bestimmungen entsprechend vorzugehen;
- die Vollendung des Binnenmarktes im Luftverkehr durch die Beseitigung der von den Mitgliedstaaten auferlegten Hürden für Luftfahrtunternehmen der EU, die Flüge vom Mitgliedstaat ihrer Registrierung aus in ein Drittland über einen anderen EU-Mitgliedstaat durchführen wollen;
- den kohärenten und effizienten Ausbau eines EU-Flughafennetzes mit Hauptflughäfen („Hubs“) einerseits und einem gut angebundenen, existenzfähigen und beständigen Netz von Provinz-, Regional- und Lokalflughäfen andererseits, die wesentlich für das Wachstum und den Ausbau der betreffenden Gebiete sind, insbesondere in abgelegenen Gebieten und solchen in äußerster Randlage, die oft nur auf dem Luftweg erreichbar sind; Schaffung eines Rechtsrahmens für die Entwicklung und die Maximierung des unerschlossenen Potenzials regionaler Flughäfen und neuer Infrastrukturen an ausgelasteten Flughäfen;
- vorrangige Genehmigung der im TEN-V-Kernnetz vorgesehenen, mit EU-Mitteln finanzierten Projekte;
- die gründliche Vorbereitung und die zügige Annahme eines umfassenden Luftverkehrspakets einschließlich eines neuen Regelungsrahmens für zivile Drohnen, mit dem die Sicherheit und die Grundrechtsnormen gewährleistet werden, wobei das wirtschaftliche Potenzial ziviler Drohnen für die europäischen Unternehmen, insbesondere für KMU und Unternehmensgründer, gefördert werden sollte; eine Überprüfung der EASA-Verordnung, um ihre Funktion im Verhältnis zu den nationalen Luftfahrtbehörden zu klären und ihre Kompetenzen bei der Überwachung der Flugsicherheit in allen Mitgliedstaaten einschließlich ihrer entlegenen Gebiete zu stärken und die in der EU geltenden Vorschriften und Normen weltweit zu fördern;
- die Einleitung aller erforderlichen Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten, um die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Annahme des Pakets „SES2+“, die vollständige Umsetzung und Betriebsaufnahme der

funktionalen Luftraumblöcke (FAB) und die Einführung des zukünftigen europäischen Luftverkehrsmanagementsystems (SESAR) zu beschleunigen, um so den Luftraum der EU zu defragmentieren und dadurch eine Verringerung der Flugverspätungen, bessere Sicherheitsstandards und weniger Umweltbelastungen durch den Luftverkehr zu erreichen;

- eine zügige Annahme des Standpunktes des Rates zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über Fluggastrechte sowie der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über die Zuweisung von Zeiträumen;
- eine Intensivierung der Verhandlungen innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) über die Entwicklung eines globalen marktbasierenden Mechanismus in Bezug auf die internationalen Luftfahrtemissionen;
- die Einführung internationaler Nachhaltigkeitsstandards für erneuerbare Flugkraftstoffe;
- die Förderung der Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt im Rahmen der Programme „Horizont 2020“ und „Clean Sky“ mit dem Ziel, neue und sauberere Technologien für geräuschärmere und kraftstoffeffizientere Flugzeuge zu entwickeln, neue Flugzeugtypen wie etwa Drohnen zu fördern und in der europäischen Luftfahrtindustrie Wachstum und Arbeitsplätze zu schaffen;
- eine von der Kommission und den Mitgliedstaaten vorzunehmende gründliche Überprüfung ihrer Luftfahrtsicherheitsstrategie und -politik mit dem Ziel eines schrittweisen Übergangs zu einem risikobasierten Ansatz zum Nutzen der Fluggäste;
- die Erhöhung des EU-weiten Sicherheitsniveaus im Luftverkehr in den Bereichen Flugzeugbau, Ausbildung und Zulassung von Flugbegleitern, Flugbetrieb, Luftverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste;
- eine Evaluierung der möglichen Sicherheitsmaßnahmen, um Flugunfälle wie den des Germanwings-Flugs 9525, der im März in den Alpen geschehen ist, zu verhindern;
- einen Vorschlag der Kommission einschließlich Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheits- und Sozialvorschriften insbesondere bei den Flug- und Ruhezeiten, um Übermüdung vorzubeugen und die Qualität der Innenraumluft zu verbessern;
- die Entwicklung aufeinander abgestimmter Vorschriften für Flugschulen und die Registrierung von Flugstunden für Piloten, die in der EU tätig sind, um eine wirksamere Kontrolle und Bewertung der Beschäftigungsbedingungen in der Luftfahrtbranche zu erreichen;
- die Übermittlung der Daten, die den Mitgliedstaaten in Bezug auf die allgemeine Luftfahrt vorliegen, an Eurostat, insbesondere betreffend die Anzahlen der Flugzeuge, Piloten und Flugstunden, um die in diesem Bereich geltenden Vorschriften, vor allem in Bezug auf die Luftsicherheit, zu verbessern;

- einen konstruktiven sozialen Dialog unter den Interessengruppen der Luftfahrt über die Bewältigung neuer Aufgaben infolge neu eingeführter Technologien, die entsprechende Anpassungen bei der Beschäftigung in der Luftfahrtbranche erfordern;
- Maßnahmen gegen die Zunahme sozial problematischer Geschäftspraktiken wie „Billigflaggen“ und verschiedener Formen von atypischer Beschäftigung und Auslagerung; eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, um die ordnungsgemäße Durchsetzung und Anwendung der nationalen Sozialvorschriften und der Tarifverträge für Fluggesellschaften mit Betriebsstützpunkten im EU-Gebiet zu gewährleisten; eine überarbeitete Definition des Begriffs „Hauptniederlassung eines Unternehmens“ mit der Anforderung an Fluggesellschaften, maßgebliche Luftverkehrstätigkeiten in einem bestimmten Land nachzuweisen; die Empfehlungen der EASA, mindestens 50 % des technischen Wartungspersonals direkt zu beschäftigen, auf Bodenpersonal, Piloten und Kabinenbesatzung aller Art zu übertragen;

64. fordert in Bezug auf den Straßenverkehr:

- die Schaffung wirksamer nationaler Politikrahmen für die Entwicklung des Marktes für die Nutzung von Elektrofahrzeugen und alternativen Kraftstoffen (Elektrizität, Wasserstoff, Erdgas [komprimiertes Erdgas, CNG, verflüssigtes Erdgas, LNG], Flüssiggas [LPG], synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe und nachhaltige Biokraftstoffe, insbesondere solche, die aus der Verarbeitung von Abfällen und Rückständen stammen, einschließlich Ethanol auf Melassebasis) sowie die rasche Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur für das Tanken und Wiederaufladen; den Austausch bewährter Verfahren zwischen den bestehenden Projekten in den einzelnen Mitgliedstaaten im Hinblick auf den Markt für alternative Kraftstoffe und die Verteilung der Städte; einen EU-Aktionsplan für die Umsetzung der in der Mitteilung der Kommission „Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe“ dargelegten Strategie, um eine möglichst breite Nutzung alternativer Kraftstoffe für den Verkehr zu erreichen und unionsweit eine nachhaltige Elektromobilität zu fördern;
- bis 2020 eine Erhöhung der Zahl der sicheren Stellplätze für schwere Nutzfahrzeuge im transeuropäischen Verkehrsnetz um 40 % gegenüber den Zahlen von 2010 sowie eine Verbesserung ihrer Qualität und Hygiene-Standards;
- Initiativen zur Sicherstellung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme;
- eine Evaluierung der verschiedenen Mautsysteme und ihrer Vereinbarkeit mit den EU-Verträgen durch die Kommission, insbesondere des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung auf der Grundlage des Wohnsitzes;
- vorrangige Genehmigung der mit EU-Mitteln finanzierten Infrastrukturprojekte, die das im TEN-V-Kernnetz vorgesehene Straßenverkehrsnetz ergänzen,
- einen EU-Fahrplan für das Radfahren, der in das Arbeitsprogramm der Kommission für 2016 aufgenommen wird;
- einen Legislativvorschlag zur Festlegung verbindlicher Grenzwerte für die

durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw und Kleintransporter für die Zeit nach 2020, in dessen Rahmen eine eindeutige langfristige Richtung bei der Emissionsreduzierung vorgegeben wird;

- die rechtzeitige Fertigstellung eines Simulationswerkzeugs zur genauen, zuverlässigen und kostengünstigen Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen, Linienbusse und Reisebusse), gegebenenfalls gefolgt von einem Legislativvorschlag für die Festlegung verbindlicher Grenzwerte der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neu angemeldeten schweren Nutzfahrzeugen, so wie sie bereits für Pkw und Kleintransporter bestehen; weitere Maßnahmen für eine stärkere Marktakzeptanz der effizientesten Fahrzeuge und zur Förderung bewährter Verfahren bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs;
- Maßnahmen für effizienteren Kraftstoffverbrauch und zur Verringerung der CO₂-Emissionen von schweren Lastfahrzeugen, einschließlich der weiteren Nutzung von Schulungen in umweltbewusstem Fahren, besserer Verkehrslogistik, intelligenter Infrastruktur und einer stärkeren Nutzung alternativer Kraftstoffe;
- einen überarbeiteten Prüfzyklus für die Messung der CO₂- und Schadstoffemissionen von Fahrzeugen mit strengeren Anforderungen an Konformitätstests, der den der derzeit geltenden „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ ersetzt, um sicherzustellen, dass die Emissionen und der Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen mithilfe eines Prüfverfahrens gemessen werden, das den tatsächlichen Fahrbedingungen entspricht;
- die Kommission auf, die Überprüfung der Richtlinie (EU) 2015/719 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte unverzüglich in Angriff zu nehmen, sodass dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis 2020 ein Bericht vorgelegt werden kann, in dem die besonderen Merkmale bestimmter Marktsegmente (z. B. spezialisierte Autotransporter für die Beförderung von Fertigungswagen) berücksichtigt werden;
- die Annahme eines Sozialkodex für Fahrpersonal, der auch dem Problem der Scheinselbstständigkeit begegnet, um den Besonderheiten des Fahrpersonals im internationalen Straßenverkehr besser Rechnung zu tragen und für einen fairen Wettbewerb zu sorgen;
- die bessere Durchsetzung, Bewertung und gegebenenfalls Präzisierung oder Überprüfung der gemeinsamen Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009);
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der nationalen Bestimmungen mit dem EU-Recht im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs;
- die Einrichtung einer europäischen Straßenverkehrsagentur in Erwägung zu ziehen, um die ordnungsgemäße Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften sicherzustellen und die Standardisierung in allen Mitgliedstaaten zu fördern;
- Maßnahmen zur Gewährleistung der Rechtsklarheit und der besseren Durchsetzung der Vorschriften über die Arbeitsbedingungen, die sozialen und

sozialversicherungsrechtlichen Ansprüche, die Vergütungen und die soziale Verantwortung, um EU-weit hohe soziale Standards im Güterverkehr zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, Maßnahmen gegen illegale Praktiken, die zu einem unfairen Wettbewerb führen und Sozialdumping begünstigen, zu ergreifen; der Güterkraftverkehr sollte angesichts der hohen Mobilität seiner Arbeitskräfte und der Notwendigkeit für die Fahrer, wöchentliche Ruhezeiten zuhause zu verbringen, als eigenständige Branche eingestuft werden;

- eine Neujustierung bei der Anwendung der Grundsätze des Binnenmarktes, die die Dienstleistungsfreiheit wirksamer von der Niederlassungsfreiheit abgrenzt, vorzunehmen, damit Tätigkeiten eines Unternehmens in einem Mitgliedstaat, in dem es nicht niedergelassen ist, einen eindeutig vorübergehenden Charakter haben,

65. fordert in Bezug auf den Schienenverkehr Folgendes:

- die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch die zügige Annahme des vierten Eisenbahnpakets, um für eine ausgewogene Marktöffnung im inländischen Schienenpersonenverkehr, die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber, die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, das höchstmögliche Maß an Sicherheit sowie für Interoperabilität und ausreichende personelle und finanzielle Mittel für die Europäische Eisenbahnagentur zu sorgen, damit sie ihre Aufgaben als zentrale Anlaufstelle für Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen uneingeschränkt wahrnehmen kann; mit dem vierten Eisenbahnpaket sollte für ein hohes Maß an Qualität und Effizienz der Schienenverkehrsdienste gesorgt, die wirtschaftliche Ausgewogenheit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sichergestellt und hohe Standards für Arbeitsbedingungen gefördert werden; nach seiner Annahme sollte es rasch von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden;
- die Annahme einer Eisenbahnstrategie durch die Kommission, um die im Rahmen der „zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ des Weißbuchs bis 2030 und 2050 festgelegten Verkehrsverlagerungsziele zu erreichen;
- eine solide, ausreichende, transparente und berechenbare langfristige Finanzierung mit vereinfachten Vorschriften und Verfahren für den Zugang zu EU-Fördermitteln, um die Qualität und die Kapazitäten der nationalen und grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur zu verbessern, der Unterhaltung und dem Ausbau der bereits bestehenden Infrastruktur Vorrang einzuräumen und die Bereitstellung zuverlässiger, sicherer, zugänglicher und nachhaltiger Dienste durch Betreiber des Güter- und Personenverkehrs zu ermöglichen;
- eine genaue Untersuchung der Gründe, weshalb der europäische Eisenbahnraum durch eine Vielzahl fehlender Verbindungen über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg gekennzeichnet ist; fordert die Kommission auf, dringend Maßnahmen und Initiativen zu ergreifen, um die lokalen, regionalen und nationalen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen wiederzubeleben, die während des Zweiten Weltkriegs und der Nachkriegszeit trotz ihres wirtschaftlichen Interesses oder ihres öffentlichen Nutzens abgebaut oder stillgelegt wurden, und die geplanten, jedoch noch nicht vorhandenen Schienenverbindungen unverzüglich fertigzustellen, um die bestehenden Engpässe und fehlenden Verbindungen in

- grenzüberschreitenden Regionen zu beseitigen; Wiederbelebung und Wartung von Nebentrassen, die nationale Kernnetze und europäische Korridore bedienen; Initiativen mit dem Ziel, neue Zwecke für außer Betrieb genommene Netze zu finden, beispielsweise die Beförderung von Gütern oder das Angebot neuer Dienstleistungen für Touristen;
- vorrangige Genehmigung von mit EU-Mitteln finanzierten Infrastrukturprojekten, die das im TEN-V-Kernnetz vorgesehene Schienenverkehrsnetz ergänzen, und der im CEF genehmigten Projekte;
 - die Stärkung der Rolle der Kommission, um eine schnelle Fertigstellung der TEN-V-Eisenbahnkorridore zu erreichen, die zwar geplant sind, aber von den Mitgliedstaaten trotz ihres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens aufgeschoben werden;
 - einen Sachstandsbericht über die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile einer weiteren Unterstützung der nationalen und internationalen Nachtzugverbindungen und gegebenenfalls die Neubelebung dieser Dienste und grenzüberschreitender Städteverbindungen z. B. im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Vergabeverfahren;
 - die Einleitung aller notwendigen Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Interessengruppen im Schienenverkehr für die Umsetzung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2rail“, um die Integration von fortgeschrittenen Technologien in innovative Schienenverkehrslösungen zu beschleunigen, die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern und die Position der europäischen Eisenbahnindustrie zu stärken;
 - Maßnahmen, die darauf abzielen, das europäische Schienennetz tatsächlich interoperabel zu gestalten, die noch bestehenden technischen Hindernisse zu verringern, technische Lösungen zu fördern, die den Zugverkehr über Strecken mit verschiedenen Lichtraumprofilen möglich machen, und sicherzustellen, dass die unterschiedlichen Höhenbeschränkungen in der EU kein zusätzliches Hindernis darstellen;
 - die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in allen Korridoren des TEN-V-Kernnetzes als vorrangiges Ziel einschließlich der entsprechenden Ausstattung in den Lokomotiven;
 - unverzügliche Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bezüglich der Einrichtung grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sowie die Entwicklung und Verbesserung der zentralen Anlaufstellen für die Koordinierung dieser Korridore;
 - Lärmreduzierung im Güterschienenverkehr durch Nachrüstung der Güterwaggons und Verbesserung der Bahninfrastruktur durch gezielte öffentliche Finanzierung; Vorlage eines Vorschlags der Kommission für ein EU-weites Verbot übermäßig lauter Güterwaggons bis 2020;
 - Ausarbeitung und Umsetzung der Fahrscheinsysteme im nationalen und internationalen Verkehr und Beseitigung von Zuschlägen für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, die eine grenzüberschreitende Reise unternehmen;

- den Abbau von Hindernissen, die die europäische Eisenbahnindustrie (Hersteller von Rollmaterial, Bahninfrastruktur und Signalgebungssystemen) davon abhalten, sich an öffentlichen Aufträgen in Nicht-EU-Ländern zu beteiligen;
66. fordert in Bezug auf den Seeverkehr Folgendes:
- mit Blick auf die Einrichtung eines echten gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen („Blue Belt“) Maßnahmen zur Erleichterung der Formalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren;
 - eine verbesserte Koordinierung zwischen Seeverkehrs- und Zollbehörden auf allen Ebenen, um die Informationsflüsse effizienter zu gestalten und überflüssige administrative Hindernisse und Zollformalitäten abzubauen;
 - Maßnahmen zur Entwicklung des Potenzials von Meeresautobahnen im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
 - zusätzliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines attraktiven, sicheren und nachhaltigen Qualitätsniveaus in der Schifffahrt und zur Gewährleistung eines offenen Seeverkehrsmarktes und des uneingeschränkten Zugangs zu Ladungen;
 - Maßnahmen, die darauf abzielen, die Anpassung von Hafeneinfahrten und Logistiksystemen für größere Schiffe zu unterstützen und zu koordinieren sowie bessere Hafenverbindungen – insbesondere zum Bahnverkehr und zu den Binnengewässern – zu fördern; Förderung von Hafeninvestitionen durch die Mobilisierung verschiedener EU-Finanzierungsquellen, mit dem Ziel, die Kapazität der EU-Häfen zu erhöhen, die bestehende Infrastruktur aufzuwerten, multimodale Umschlagseinrichtungen zu entwickeln und die Schaffung intelligenter Häfen, in denen intelligente Verkehrssysteme zum Einsatz kommen, sowie intelligenter Hafenstädte zu fördern; Maßnahmen zur Verbesserung der Hafeninfrastrukturen, insbesondere im Mittelmeer und im Schwarzen Meer, um den Güterverkehr in diesem Raum von der Straße auf das Wasser zu verlagern;
 - die Gewährleistung, dass die Seehäfen des Kernnetzes bis 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen und, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden werden, sofern dem keine physischen Zwänge entgegenstehen;
 - mehr Klarheit und Kohärenz bei der Anwendung der Beihilferegeln auf Häfen, um einen pragmatischen, überschaubaren und konstanten Rahmen für langfristige Hafeninvestitionen zu schaffen, den Verwaltungsaufwand zu verringern und die Dauer der Verfahren zu verkürzen;
 - Voranbringen des Vorschlags der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen, um die Hafendienste zu modernisieren und ihre Qualität und Effizienz zu verbessern, den Wettbewerb zu stärken und die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, Investitionen in Häfen anzuziehen;
 - die Festlegung eines weltweit verbindlichen Richtwerts in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Erreichung des im Weißbuch vorgesehenen

Ziels einer Verringerung der CO₂-Emissionen durch Bunkeröle für die Seeschifffahrt um mindestens 40 % bis 2050, die durch ein Zwischenziel der EU für 2030 zu unterstützen ist; eine Intensivierung der Verhandlungen innerhalb der IMO über die Entwicklung eines globalen marktbasierten Mechanismus in Bezug auf die internationalen Seeverkehrsemissionen, etwa eines Preismechanismus für Emissionen; von der Kommission – für den Fall, dass ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen oder über globale Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr geschlossen wird – die Überprüfung der Verordnung (EU) Nr. 2015/757 und erforderlichenfalls die Unterbreitung eines Änderungsvorschlags zu dieser Verordnung, um die Angleichung an das internationale Übereinkommen sicherzustellen;

- in Erwägung zu ziehen, die für SOX-Emissions-Überwachungsgebiete (SECA) geltenden Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen sowie die einschlägigen IMO-Vorschriften auf den gesamten europäischen Seeraum auszuweiten;
- die Förderung von Technologien zur Emissionsverringerung und Energiesparmaßnahmen, deren Schwerpunkt insbesondere auf der Nutzung von alternativen Kraftstoffen liegt, durch finanzielle Anreize und gezielte Unterstützungsmaßnahmen sowie von Maßnahmen zum Drosseln der Fahrgeschwindigkeit, die Berichten zufolge ein großes Potenzial zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen aufweisen;
- Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in See- und Binnenhäfen, einschließlich der Bereitstellung von Anlagen zur Lagerung von Flüssigerdgas und landseitiger Elektrizität;
- einen Legislativvorschlag zur Modernisierung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe; eine bessere Umsetzung und gegebenenfalls eine Überprüfung des dritten Maßnahmenpakets für Seeverkehrssicherheit, um die Vorbeugung von Seeunfällen und die Bewältigung ihrer Folgen zu verbessern;
- einen Legislativvorschlag zur Klärung von Haftungs- und Entschädigungsfragen angesichts des Phänomens, dass immer mehr Container auf See verloren gehen, auf der Grundlage eines Systems, mit dem die Eigentümer dieser Container ermittelt werden können;

67. fordert in Bezug auf den Binnenschiffsverkehr Folgendes:

- die Schaffung eines angemessenen Rahmens für die Optimierung des Binnenmarktes für den Binnenschiffsverkehr und für die Beseitigung von Hindernissen, die seiner verstärkten Nutzung im Weg stehen;
- die vollständige Umsetzung des Aktionsprogramms Naiades II, unter besonderer Berücksichtigung der Infrastruktur, der Bereitstellung von Binnenschiffahrtsweginformationen und von Innovationen; eine Bewertung des Programms bis 2017 und, sofern erforderlich, eine Anpassung der vorgesehenen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Zielsetzungen des Programms erreicht werden;

- vorrangige Genehmigung der mit EU-Mitteln finanzierten, im TEN-V-Kernnetz vorgesehenen Binnenschifffahrtsprojekte,
- im Einklang mit den EU-Umweltvorschriften bis 2025 den ordnungsgemäßen Ausbau und die ganzjährige Wartung von Binnenwasserstraßen, die Teil der Korridore des TEN-V-Kernnetzes sind, sowie Beseitigung von Engpässen auf diesen, um adäquate Servicestandards sicherzustellen;
- von der Kommission und den Mitgliedsstaaten eine stärkere Förderung von Innovationen in der Binnenschiffahrt im Rahmen von Horizont 2020 und der Fazilität „Connecting Europe“, den Einsatz von alternativen Kraftstoffen sowie die technische und umwelttechnische Anpassung der Flotte zur Verringerung von Treibhausgasemissionen;
- eine Integration des Binnenschiffsverkehrs in die multimodale Beförderung und Logistik, in Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität und in die politischen Strategien europäischer Städte, die von Wasserwegen durchzogen sind, sowie eine Stärkung der Rolle der Binnenhäfen im innerstädtischen Güterverkehr;
- eine zügige Überarbeitung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtswegverkehrsregeln, um deren vollständige Umsetzung bis 2020 und eine Verknüpfung mit anderen kooperativen intelligenten Verkehrssystemen sicherzustellen;
- gegebenenfalls eine Angleichung der Steuer- und Regelsysteme des Rheins und der Donau, um einen effizienten, multimodalen und nachhaltigen Schiffsverkehr auf den Hauptwasserstraßen Europas zu schaffen,
- Beteiligung der Kommission an der Zuteilung von EU-Mitteln und an der Koordinierung der Umsetzung von Projekten im Rahmen EU-Strategie für den Donaoraum;
- einen Legislativvorschlag für die Anerkennung und Modernisierung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschiffahrt sowie das Erwägen von Maßnahmen, mit denen mehr junge Leute für diesen Sektor interessiert werden können;

o

o o

68. fordert die Kommission auf, die in dieser Entschließung enthaltenen Vorschläge bei der Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs und künftigen Initiativen im Verkehrsbereich zu berücksichtigen;
69. fordert die Kommission eindringlich auf, die Fortschritte beim Erreichen der Ziele des Weißbuches zu überwachen und alle fünf Jahre über deren Umsetzung zu berichten;
70. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.