

COTER-007

Brüssel, den 26. März 2002

## **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses der Regionen

vom 13. März 2002

zu dem

**Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010:**

**Weichenstellungen für die Zukunft"**

(KOM (2001) 370 endg.)

---

### **Der Ausschuss der Regionen,**

**GESTÜTZT** auf das Weißbuch "Die Europäische Verkehrspolitik bis 2001: Weichenstellungen für die Zukunft" (KOM(2001) 370 endg.);

**AUFGRUND** des Beschlusses der Kommission vom 14. September 2001, den Ausschuss gemäß Artikel 265 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu diesem Thema zu ersuchen;

**AUFGRUND** des Beschlusses des Präsidiums des Ausschusses der Regionen vom 12. Juni 2001, die Fachkommission 3 "Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft" mit der Erarbeitung der diesbezüglichen Stellungnahme zu befassen;

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme zum Thema "Transeuropäisches Verkehrsnetz: Bericht über die Umsetzung der Leitlinien und die Prioritäten für die künftige Entwicklung 1998" (KOM(1998) 614 endg.) (CdR 60/99 fin);

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme über "Die gemeinsame Verkehrspolitik – nachhaltige Mobilität: Perspektiven für die Zukunft" (KOM(1998) 716 endg.) (CdR 189/99 fin)<sup>1</sup>;

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme über "Die Entwicklung des Bürgernetzes" (KOM (1998) 431 endg.) (CdR 436/98 fin)<sup>2</sup>;

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme zum Thema "Die Raumordnung in Europa" (CdR 340/96 fin);

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme zum Thema "Eine nachhaltige Verkehrsstrategie für die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und die Europäische Union" (CdR 255/87 fin);

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme zu Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95) 691 endg.) (CdR 364/96 fin)<sup>3</sup>;

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme zum Thema "Die Struktur und die Ziele der europäischen Regionalpolitik im Zuge von Erweiterung und Globalisierung: Eröffnung der Debatte" (CdR 157/2000 fin)<sup>4</sup>;

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme über "Kohäsion und Verkehr" (KOM (1998) 806 endg. (CdR 390/99 fin);

**GESTÜTZT** auf seine frühere Stellungnahme über ein "Zweites Paket von Maßnahmen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Anschluss an den Untergang des Öltankschiffs Erika" (KOM(2000) 802 endg. - 2000/0325-0326-0327 (COD)) (CdR 50/2001 fin);

**GESTÜTZT** auf den von der Fachkommission 3 am 23. November 2001 angenommenen Stellungnahmeentwurf (CdR 54/2001 rev. 1) (Berichterstatlerin: **Frau Muriel Barker** (UK/PSE));

#### **IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:**

Die Rolle des Verkehrs ist in Bezug auf Infrastruktur und Dienstleistungsangebot für die Entwicklung aller Regionen von entscheidender Bedeutung.

Alle Entscheidungszentren – europäischer, einzelstaatlicher, regionaler und lokaler Bereich – müssen bei der Entwicklung der Verkehrspolitik zusammenarbeiten; entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip sind die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Regierungsebene mit der größten Bürgernähe.

In Zukunft wird die europäische Regionalpolitik auch auf die Zielsetzungen der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts und der Förderung einer insgesamt harmonischen Entwicklung der Gemeinschaft abheben müssen.

Der Gütertransport ist ein lebenswichtiger Faktor für die Verwirklichung der europäischen Integration und zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Regionen.

Die Gemeinschaft hat keine Zuständigkeiten im Bereich der Raumplanung, aber die Kommission kann "sanfte" Politiken anregen, von dem deutlich positive Auswirkungen für die Umwelt und die nachhaltige Entwicklung ausgehen könnten.

Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften haben eine zentrale Rolle bei der Planung und Umsetzung einer integrierten Raumentwicklung.

Jeder einzelne Verkehrsträger wirkt sich auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit, auf die Kosten für die Bereitstellung und Erhaltung öffentlicher Infrastruktur und in gewissem Umfang auch auf die Sicherheit und Reisezeiten anderer Verkehrsnutzer aus.

Verkehrsüberlastung und Verschmutzung in unseren Städten und Regionen führen zu höheren Kosten für die Wirtschaft und beeinträchtigen die Effizienz des Verkehrssystems.

Aufgrund des Amsterdamer Vertrags ist die EU verpflichtet, die Umweltschutzanforderungen bei der Festlegung und Umsetzung von Gemeinschaftspolitiken mit Blick auf die Förderung einer

nachhaltigen Entwicklung einzubeziehen.

Auf dem Europäischen Gipfel von Göteborg wurde ein ausgewogenes Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie der EU für eine auf Dauer tragbare Entwicklung erhoben.

Es wird allgemein anerkannt, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht immer voll für ihre internen und externen Kosten aufkommen müssen, und dies verzerrt den Verkehrsmarkt.

Gegenwärtig wird eine gesonderte Stellungnahme über die Revision der Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze ausgearbeitet.

**verabschiedete auf seiner Plenartagung am 13./14. März 2002 (Sitzung vom 13. März) einstimmig folgende Stellungnahme.**

### **Der Ausschuss der Regionen**

#### **Einleitung**

1. befürwortet die von der Kommission derzeit unternommenen Schritte zur Schaffung einer europäischen Verkehrspolitik, die die politischen Initiativen in den Mitgliedstaaten, die ohnehin viele gemeinsame Elemente aufweisen, vervollkommnet. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss den potentiellen Problemen eines steigenden motorisierten Individualverkehrs sowohl in der gesamten Europäischen Union als auch in den Beitrittsstaaten gerecht werden, sobald die EU-Mitgliedschaft höhere persönliche mit sich bringt.
2. befürwortet grundsätzlich die etwa 60 Vorschläge für Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, weist aber nachdrücklich darauf hin, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in sämtliche Phasen der Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik eingebunden werden müssen, außerdem fehlt in der Vorlage jedwede Angabe eines Zeithorizonts für deren Verwirklichung (mit entsprechenden Zielvorgaben für deren Durchführung).
3. betont den Stellenwert der Beteiligung des Bürgers bei der Entwicklung potentiell kontroverser Politiken. Es muss vor allem darauf geachtet werden, dass bei radikalen politischen Weichenstellungen keine Gewinner und Verlierer entstehen. Das politische Geschehen muss transparent sein, und die Entscheidungen müssen als nah am Einzelbürger getroffene Maßnahmen empfunden werden. Dies ist eine Rolle, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in einzigartiger Weise erfüllen können.

#### **Nachhaltigkeit**

4. begrüßt Marco Polo als Nachfolger zu den PACT-Initiativen, weist aber zugleich darauf hin, dass angesichts der Bedeutung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger für die stärkere Nutzung der Schiene sowie der See- und Binnenschifffahrt die vorgesehene Mittelausstattung für die nächsten zwei Jahre als zu gering angesehen wird. Die Förderung einer stärkeren Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs, des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt als Alternative zum Straßentransport wird ein wichtiges Element der im Kommissionsdokument enthaltenen Vorschläge für eine größere Ausgewogenheit der Verkehrsanteile der verschiedenen Verkehrsträger sein. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass die nachhaltigeren Verkehrsträger so weiterentwickelt werden, dass sie die gleiche Flexibilität, Vielseitigkeit und Geschwindigkeit bieten können wie der als Verkehrsträger

vorherrschende Straßenverkehr. Um dem Erfordernis eines "Tür-zu-Tür-Dienstes" gerecht werden zu können, sollte der Straßenverkehr voll in eine Intermodalkette integriert werden. Für besonders kostenintensive Infrastrukturvorhaben zur Ermöglichung von Intermodalität – etwa Eisenbahntunnels – müssen im Gemeinschaftsrecht Maßnahmen der Querfinanzierung zugelassen werden. Die Wegekostenrichtlinie muss die Einbeziehung von externen Kosten im Sinne der Kostenwahrheit ermöglichen, zur Finanzierung von Infrastrukturen, die eine umweltfreundlichere Alternative darstellen. Vorschriften über staatliche Beihilfen sollten einer öffentlichen Unterstützung nicht im Wege stehen, wenn solche Maßnahmen für die Einführung neuartiger Konzepte zur Förderung der Intermodalität von entscheidender Bedeutung sind. Diese Initiative darf jedoch Regionen nicht übergehen, in denen solche alternativen Verkehrsträger nicht praktikabel sind, insbesondere die Inselgebiete, deren Güterverkehr auf den Transport auf der Straße angewiesen ist.

5. empfiehlt, umfassende Bewertungsmethoden zur Beurteilung der Nachhaltigkeit neuer Vorschläge im Entwicklungs- oder Infrastrukturbereich zum Einsatz zu bringen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die verordnungspolitischen Ziele nicht durch Einzelentscheidungen unterminiert werden, die zwar an sich durchaus angezeigt, aber nicht mit den besagten Zielsetzungen vereinbar seien. Den Umweltfolgen des Verkehrs muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, wobei es sehr wichtig sein wird, dass die Richtlinie über eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung wirksam umgesetzt wird.

## **Verkehrsverlagerung**

6. betont, dass durch die Veränderung des Verkehrsanteils der einzelnen Verkehrsträger ein Beitrag zu den höheren Zielen eines Abbaus der Verkehrsüberlastung und der Verringerung der Umweltverschmutzung geleistet werden soll. Bei allen Maßnahmen sollte beachtet werden, dass der Verkehrsbereich einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen der EU leistet. Es sollte dabei klar unterschieden werden zwischen dem Wie und Wofür. Der AdR stellt fest, dass die Fortschritte auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern unter Verwendung eines ehrgeizigen, alle Verkehrsträger erfassenden Beobachtungsprogramms bewertet werden müssen, wobei den unterschiedlichen verkehrsträgermäßigen Möglichkeiten in verschiedenen Regionen Rechnung getragen werden sollte.
7. ist der Auffassung, dass der öffentliche Verkehr für die Gesellschaft sehr wertvoll ist und sein Management in erster Linie eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe ist, und es entscheidend darauf ankommt, eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Soweit möglich, sollte die Erbringung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen entweder unmittelbar oder über entsprechende Regelungsinstanzen einer Aufsicht durch demokratisch rechenschaftspflichtige Gremien unterliegen.
8. unterstützt den Vorschlag der Kommission, die wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen in der Verkehrspolitik, vor allem bei der Gewährung staatlicher Beihilfen, zu überprüfen. Dabei wird leichter zu erkennen sein, dass viele Regionen mit besonderen Verkehrsproblemen zu kämpfen haben, die zum Teil auf bestimmte geographische Gegebenheiten (Randlage, bergiges Gebiet, Inselcharakter und dergl.) zurückzuführen sind.
9. teilt die Auffassung, dass Maßnahmen zur Förderung der Interessen der Personenverkehrsnutzer durch neue Verträge für den öffentlichen Verkehr eine Möglichkeit zur Anhebung der Qualitätsnormen eröffnen, aber die Vertragsdauer bis zur Neuvergabe muss entsprechend lang sein angesichts der Kosten der Neuausschreibung und dem Unvermögen kurzfristiger Verträge, das erforderliche Vertrauen für die Tätigkeit langfristiger

Infrastrukturinvestitionen zu schaffen.

## **Städtischer Verkehr**

10. betont, dass viele der schwerwiegendsten Negativfolgen des Verkehrs in ländlichen Gebieten auftreten, und teilt die Ansicht, dass die übermäßige Nutzung des Privat-Pkw eine der Hauptursachen der Verkehrsüberlastung ist. Die Entwicklung integrierter Verkehrssysteme bezieht viele Akteure ein, die Führungsrolle muss jedoch von den kommunalen Gebietskörperschaften und den Regionen wahrgenommen werden. Das im Vereinigten Königreich angewandte System lokaler Verkehrspläne empfiehlt sich als ganzheitliches Konzept für den lokalen Verkehr, wenngleich eingeräumt wird, dass wenn die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen privatisiert ist, das Engagement der Verkehrsunternehmen letztlich kommerziellen Erwägungen unterliegt.
11. verweist auf seinen in einer früheren Stellungnahme enthaltenen Vorschlag an die Adresse der Kommission, ein Benchmarking-System für die Festlegung von Normen für öffentlichen Verkehr und andere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wie etwa Car-sharing oder Car-pooling einzuführen. Die Fortschritte im Bereich der Initiative für Benchmarking im Bereich des Bürgernetzes sind zu begrüßen, aber dieses Prinzip sollte ausgedehnt werden, wie vom Ausschuss der Regionen empfohlen.
12. unterstreicht, dass Mobilitätsmanagement als positiver Ansatz gesehen werden sollte, um die Ortsveränderungsbedürfnisse der einzelnen Bürger zu bedienen und auch zu nachhaltigeren Mobilitätsmustern beizutragen. Das Mobilitätsmanagement sollte für alle neuen Entwicklungen angewandt werden und schrittweise in etablierten Schwerpunkten persönlicher Mobilität eingeführt werden.

## **Revitalisierung der Eisenbahn**

13. befürwortet das Konzept der Revitalisierung des Schienengüterverkehrssektors, insbesondere im Verbund mit ergänzenden Initiativen wie etwa Marco Polo, die einen direkten Übergang zwischen Schienengütertransport und anderen nachhaltigeren Verkehrsarten, wie etwa dem wasserbürtigen Transport, ermöglichen werden. Selbstverständlich wird es nicht unproblematisch sein, auch die Kapazitätsbedürfnisse der Schienenverkehrsnetze zu bedienen, wenn Personenschienenverkehrsdienste tatsächlich ihr volles Potential zur Herbeiführung von Verkehrsverlagerungen erreichen sollen. Es muss eine Zusage geben, die Suprastruktur entsprechend auszubauen, sodass ein Handling größerer Container und Sattelaufleger auf dem Schienenweg möglich wird.

## **Transeuropäische Netze**

14. stellt fest, dass die Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz Gegenstand einer gesonderten Stellungnahme sind. Die Kommissionsvorlage enthält Vorschläge für zusätzliche größere Projekte im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, aber der Prozess der Festlegung dieser Prioritäten sollte völlig transparent gemacht werden. In diesem Sinne sind Maßnahmen zu ergreifen, um weitere Verzögerungen in der Durchführung der in Essen festgelegten Projekte zu vermeiden. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, strittige ebenso wie verfolgenswerte Punkte bei den einzelnen Verkehrsträgern konkret zu formulieren und nach

Prioritäten zu ordnen. Diese Prioritäten würden dann die Grundlage bilden für die Erweiterung des Programms an größeren Projekten im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze. Der AdR betont, dass gute lokale und regionale Verbindungen zu den Fernverkehrsstrecken von entscheidender Bedeutung sind, wenn die transeuropäischen Verkehrsnetze wirklich ihren vollen Nutzeffekt entfalten sollen. Die fehlenden Bindeglieder zwischen transeuropäischem und regionalem Verkehr und die starken Verkehrsverdichtungen, die den Verkehrsfluss und Zweck der transeuropäischen Netze vereiteln, müssen in Angriff genommen werden.

15. betont, dass zur Bewältigung dieser Probleme die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, die weitgehend für lokale Verkehrssysteme zuständig sind, auch in das Management transeuropäischer Verkehrsinfrastrukturen eingebunden werden sollten. Die Kommissionsvorlage sieht für die wichtigsten europäischen Routen die Notwendigkeit entsprechender Verkehrsmanagementpläne, um die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen. Als Beispiel für eine bewährte Praxis entwickelt die Autobahnbehörde des Vereinigten Königreichs, die für Fernstraßen und Autobahnen zuständig ist, gegenwärtig Routenmanagementstrategien für sämtliche Strecken ihres Zuständigkeitsbereichs. In die Entwicklung dieser Strategien werden die lokalen und regionalen Behörden eingebunden, deren Hoheitsgebiet vom Streckenverlauf der verschiedenen Routen durchquert wird.

dringt darauf, dass die Anpassung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes kurz- und mittelfristig einer ausgewogenen Entwicklung des Gemeinschaftsraums Rechnung tragen muss. Sie muss daher im Einklang mit der Regionalpolitik der EU und den Optionen des Europäischen Raumentwicklungskonzepts erfolgen.

16. macht die Kommission darauf aufmerksam, dass er bereits im April 2000 auf die Notwendigkeit hingewiesen hat, dass zwischen den Erfordernissen der Regionen in Randlage, der Enklaven, der Insel- und Berggebiete und den Bedürfnissen der Festlandregionen bei der Konzipierung der transeuropäischen Verkehrsnetze unterschieden werden muss. Einzubeziehen sind die Infrastrukturen, die notwendig sind, damit das europäische Verkehrsnetz auch die Inselgebiete der Mitgliedstaaten in seiner Struktur aufnehmen kann und die Entwicklung eines den besonderen Erfordernissen der Inselgebiete angepassten intermodalen Verkehrs gefördert wird. Diese Differenzierung wird hoffentlich bei der Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze berücksichtigt werden. Der AdR erinnert des Weiteren daran, dass er in früheren Stellungnahmen dafür plädiert hat, dass im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze eine Kartierung der interregionalen Erreichbarkeit vorgenommen wird, in der Mindestreichbarkeitsschwellen festgelegt die zum Abbau der Ungleichgewichte zwischen Regionen beitragen dürften. Es wird nicht hinreichend deutlich, wie ein Gleichgewicht zwischen den Kern- und den Randgebieten Europas gefunden werden kann, besonders vor dem Hintergrund, dass, wenn die Verkehrsströme sich weiter so entwickeln, wie es die Wachstumsindikatoren für die einzelnen geographischen Gebiete anzeigen, die Verkehrsüberlastung der Kernregionen weiter zunehmen wird, während der Verkehr in den beitragswilligen Randregionen mehr und mehr zum Erliegen zu kommen droht.

## Seeverkehr

17. befürwortet den Vorschlag der Kommission, im Rahmen der für 2004 vorgesehenen Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze auch Hochgeschwindigkeitsseewege vorzusehen. Viele europäische Regionen haben das Potential,

über den an Schienen- oder Binnenwasserstraßenverkehr angebundenen Kurzstreckenseeverkehr andere Regionen des Binnenmarkts zu bedienen und zur Abdeckung der neuen Bedürfnisse einer sich ausdehnenden Gemeinschaft beizutragen. Beispielsweise empfiehlt das im Rahmen von INTERREG aufgelegt NETA-Projekt neue Seeverkehrsverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Polen, die zur schwerverkehrsmäßigen Entlastung der Autobahnen in den Niederlanden und in Deutschland beitragen würden. Die Hochgeschwindigkeitsseewege müssen in Abstimmung zwischen den Mitgliedstaaten und den Regionen festgelegt werden. Die operationellen Programme INTERREG 3B können einen wesentlichen Beitrag zu derartigen Konzertierungsmaßnahmen leisten.

18. begrüßt, dass der Schwerpunkt auf Innovation im Seeverkehrsbereich gelegt wird. Die bei INTERREG mitwirkenden Regionen haben bereits umfangreiche Forschungsarbeiten über Anwendungen des elektronischen Datenaustauschs für die Abwicklung der Formalitäten im Zusammenhang mit der Nutzung von Häfen durchgeführt. Die weitere Entwicklung dieser Anwendungen sowie von zentralen Anlaufstellen werden im Rahmen des INTERREG-III-Programms vorgeschlagen.

Es sind gezielte politische Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene für die Entwicklung des Seeverkehrs an sämtlichen Küsten erforderlich. Die im Weißbuch vorgeschlagenen Instrumente - Hochgeschwindigkeitsseewege und die vorgesehene Änderung des Rechtsrahmens für die Regionalhilfen für diesen Sektor – reichen nicht aus, um diese Herausforderung zu bewältigen. Der Ausschuss der Regionen erwartet von der Kommission, dass sie sich bei ihren Vorschlägen ehrgeizigere Ziele steckt.

## **Raumordnung**

19. unterschreibt die in der Kommissionsvorlage eingeräumte Notwendigkeit von Maßnahmen, die über den Verkehrssektor hinausreichen. Es wurde bereits festgestellt, dass die europäische Regionalpolitik sich auf das europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) stützen sollte, das einen brauchbaren politischen Rahmen für die Entwicklung der EU liefert und die wachsende Bedeutung der regionalen Behörden im Raumordnungsbereich anerkennt. Der Ausschuss stellt fest, dass einige der Wirtschaftsparemeter, wie etwa die Abhängigkeit der Industrie von Just-in-time-Logistik, sich dem direkten Einfluss der Regionen entziehen, aber raumordnungspolitische Möglichkeiten genutzt werden sollen, um Raum- und Verkehrsplanungsmaßnahmen immer stärker aufeinander abzustimmen. Dieser Grundsatz sollte dahingehend ausgedehnt werden, dass auch standortbezogene Entscheidungen im Gesundheits-, Bildungs- und sonstigen politischen Bereichen abgedeckt werden, die sich auf den Verkehr auswirken. Das EUREK und die sich abzeichnende gemeinsame Verkehrspolitik liefern die erforderlichen Rahmenbedingungen, um sektorielle Politiken zusammenzuführen, die allzu oft völlig voneinander losgelöst betrieben wurden. Um die Ziele des Weißbuches wirklich in vollem Umfang erreichen zu können, müssen Raumplanungs- und die Verkehrspolitik sorgfältig auf einander abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang muss aber auch dafür Sorge getragen werden, dass die Strukturfondsprogramme (wie etwa INTERREG; Zielgebiete 1 und 2) eine unmittelbare Ergänzung und direkten Beitrag zu den im Weißbuch abgesteckten politischen Weichenstellungen darstellen.
20. betont, dass durch Planungsvorschriften dafür gesorgt werden kann, dass stillgelegte Schienenwege oder Binnenwasserstraßen für eine eventuelle künftige Reaktivierung in Reserve gehalten werden. Den regionalen Behörden kommt die besondere Rolle zu, geeignete Routen auszumachen, die möglicherweise den räumlichen Zuständigkeitsbereich der einzelnen Gebietskörperschaften durchqueren, und dann zu gewährleisten, dass ein

strategischer Ansatz gewählt wird, der einer teilstückweisen Entwicklung der gesamten Verkehrsrelation vorbeugt. Eine im Rahmen des INTERREG-Programms unter Leitung der Behörden in den Niederlanden durchgeführte Untersuchung kristallisierte die Bedeutung des strategischen Schutzes heraus, wenn einzelne Entwicklungsgebiete von nachhaltigeren Verkehrsträgern wie etwa Binnenschifffahrt und Schienenverkehr, die nicht über die gleiche Netzdichte verfügen wie der Straßenverkehr, erreicht werden sollen.

ist der Ansicht, dass aufgrund des Einflusses der Verkehrspolitik auf die Raumentwicklung eine Anpassung der Gemeinschaftsvorschriften hinsichtlich des öffentlichen Versorgungsauftrags erforderlich ist. Dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind besonders wichtig für die Regionen, und da im Weißbuch dieser Aspekt zu kurz kommt, muss eine Debatte darüber geführt werden, ob die für nationale Verbindungen geltenden Vorschriften hinsichtlich des öffentlichen Versorgungsauftrags auf sämtliche innergemeinschaftlichen Verbindungen anzuwenden sind.

### **Verkehrsinfrastrukturkostenanlastung**

21. ist der Auffassung, dass bei der Internalisierung der externen Kosten eine Differenzierung nach Zeit, Ort und Verkehrsart erfolgen muss. Dies muss auf möglichst transparente und einfache Weise geschehen; die dabei verwendeten Methoden müssen ohne weiteres nachvollziehbar sein – wobei dieses Verständnis möglichst auch bis zum einzelnen Bürger reichen sollte.
22. hegt die Befürchtung, dass weil die Ein- und Ausfahrten stärker peripher gelegenen Gebiete der Europäischen Union zwangsläufig mit längeren Transportwegen verbunden sind, streckenbezogene Gebühren sich ungebührlich stark auf die örtlichen Wirtschaften auswirken könnten. Es sollten weitere Untersuchungen über die Auswirkungen von Straßenbenutzungsgebühren auf das Verkehrssystem angestellt werden. Bei der Konzipierung europaweiter Anlastungssysteme müssen die Folgen für die verschiedenen Gebiete der EU berücksichtigt werden. Ein zusätzlicher erschwerender Faktor besteht darin, dass bestimmte Regionen, die vielleicht sogar noch peripher gelegen sind, und in vielen Fällen einen großen Anteil an Landgemeinden aufweisen, mit überlasteten Verkehrsverbindungen zu kämpfen haben, die möglicherweise Gegenstand neuer Bepreisungssysteme sein werden. Aus finanzieller Sicht böte sich als zusätzliche Alternative zu den beiden im Weißbuch dargelegten Maßnahmen – Erhöhung des Höchstbeitrags der Fonds und Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr – an, die Möglichkeiten einer Mitwirkung der Privatwirtschaft an der Finanzierung öffentlicher Infrastrukturen entsprechend anzukurbeln und so Mischvorhaben unter Beteiligung des öffentlichen und des privaten Sektors zu fördern, was auch der Komplementarität der Investitionen dienlich wäre.

### **Bedienung der Kundenwünsche**

23. unterstreicht den zentralen Grundsatz der EU-Politik, den Bürger in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung zu stellen. Dieser Prozess muss die unterschiedlichen Entscheidungsprozesse in den Regionen und bei den lokalen Gebietskörperschaften der einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigen. Die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sind besser als jedes andere Gremium platziert, um die Meinung der breiten Öffentlichkeit vor Ort zu vernehmen und in einen konstruktiven Dialog mit den Menschen, die sie vertreten, zu treten.
24. ist der Auffassung, dass die Probleme der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs

angegangen werden müssen, insbesondere durch Investitionen in Verkehrsmittel, die ohne weiteres von älteren Menschen, Passagieren mit Kleinkindern und Behinderten benutzt werden können. Beschränkte Möglichkeiten der Ortsveränderung stellen auch Hindernisse für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben dar. Dies wird in sinnvoller Weise im EUREK zusammengefasst. Alle Bürger sollten angemessenen Zugang zu grundlegenden Diensten und Einrichtungen, öffentlichen Plätzen, allgemeiner und beruflicher Bildung und Gesundheitsvorsorge haben.

25. ist der Ansicht, dass es eine Reihe spezifischer Gesundheitsgefährdungen gibt, die unbedingt angegangen werden sollten, wie beispielsweise die wachsenden Bedenken bezüglich Langstreckenflügen und die speziellen Probleme von Fährdiensten. Für die europäischen Bürger, die in städtischen Gebieten leben, hat der Verkehr eine Reihe negativer Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit, denen größtenteils durch eine effektive Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsarten begegnet werden könnte. Für besonders sensible Zonen („sensitive areas“) sind spezielle Grundsätze, die eine nachhaltige Bewältigung der Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Gesundheit der Menschen und der Umwelt sicherstellen, vorzusehen. Als Modell könnte dabei die von der EU mit der Schweiz getroffene Vereinbarung dienen.

## Luftverkehr

26. befürwortet das Schwergewicht, das auf die Entwicklung der Intermodalität zwischen Luft- und Schienenverkehr gelegt wird. Diese Politiken dürfen jedoch nicht diejenigen Regionen ausgrenzen, die nicht über Hochgeschwindigkeitszugverbindungen verfügen. Die luftverkehrsmäßige Anbindung dieser Regionen ist nach wie vor sehr wesentlich, und deswegen müssen ihre Zeitnischen auf Drehkreuzflughäfen geschützt werden und dürfen nicht für rentablere Langstreckenverbindungen vergeben werden, regionalen Diensten wegen der Flugzeuggröße vorenthalten oder neuen Diensten geopfert werden, bei denen möglicherweise regionale Verbindungen nicht aufrechterhalten werden.
27. betont die Bedeutung des Ausbaus regionaler Flughäfen für die Gewährleistung eines besseren Verkehrsangebots und mehr Direktverbindungen zwischen den Regionen. Diese könnten die großen Drehkreuzflughäfen entlasten, und außerdem könnten Liniendirektflugdienste einen Anreiz für Investitionen von dritter Seite darstellen. Flughäfen sind aber auch ein Motor für lokales Wirtschaftswachstum, aber ihre Weiterentwicklung muss sorgfältig geplant und verwaltet werden, dergestalt, dass die Bevölkerung in der unmittelbaren Umgebung einen Nutzen hat, die Nachteile der Flughafennähe aber möglichst gering gehalten werden. Der Ausschuss der Regionen ist der Auffassung, dass Regionalflughäfen nicht durch Vorschläge für jedwede gemeinsame Abkommen über den transatlantischen Flugverkehr benachteiligt werden sollten.

## Sicherheit

28. ist der Auffassung, dass die Kommissionsvorlage die Größenordnung der Probleme zwar quantifiziert, aber eher begrenzte Maßnahmen bereithält, um der unakzeptablen Häufigkeit von Straßenverkehrsunfällen in der Gemeinschaft abzuwehren, wobei sich diese Maßnahmen allein auf transeuropäische Straßenverkehrsachsen ausrichten, wohingegen die meisten Unfälle sich auf örtlichen Straßen ereignen. Einige Mitgliedstaaten konnten bereits beträchtliche Senkungen bei der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf ihren Straßen verzeichnen. Dies zeigt, dass mit Hilfe der richtigen Maßnahmen

Straßenverkehrssicherheitsprogramme durchaus erfolgreich sein können. Kampagnen, die bestimmte Übertretungen ins Visier nehmen – wie etwa Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit oder Trunkenheit am Steuer – werden zu einem Sinneswandel bezüglich der Benutzung des eigenen Wagens beitragen. Die gezielte finanzielle Unterstützung von Maßnahmen, die deutliche Investitionserträge in Aussicht stellen können Sicherheitsmängeln des bestehenden Netzes entgegenwirken.

29. ist der Auffassung, dass wesentliche Sicherheitsaspekte für ein nachhaltigeres Verhältnis zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sprechen. Schwere Nutzfahrzeuge verursachen schwerere Unfälle, und die Behörden müssen die sicherheitsrelevanten Bestimmungen über Lenkzeiten, Kraftfahrerausbildung und Kfz-Normen durchsetzen. Wenngleich strengere Normen wünschenswert sind, sollten die Vorschläge nicht zum Dirigismus geraten und zu einem Hürdenlauf durch die bürokratischen Instanzen entarten.

### **Das Galileo-Programm**

30. befürwortet den Vorschlag, ein europäisches Satellitennavigationssystem einzuführen. Die Möglichkeit, auf Abstand Verkehrseinheiten wie etwa ÖV-Fahrzeuge oder Frachtcontainer zu orten und Informationssysteme zu verwalten, verleiht dem Verkehrsmanagement allmählich eine ganz neue Dimension. Eine für diesen Zweck verwendete Satellitenkonfiguration wird die Unwägbarkeiten von Systemen, die nach wie vor militärischen Erwägungen unterliegen werden, beseitigen und außerdem auch den Genauigkeitsgrad für die Benutzer steigern.

Brüssel, den 13. März 2002

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

**Albert Bore**

**Vincenzo Falcone**

---

<sup>1</sup> ABl. C 374 vom 23.12.1999, S. 76

<sup>2</sup> ABl. C 198 vom 14.07.1999, S. 8

<sup>3</sup> ABl. C 116 vom 14.04.1997, S. 52

<sup>4</sup> ABl. C 148 vom 18.05.2001, S. 25

--

--

CdR 54/2001 rev.1 (EN) CD/as .../...

CdR 54/2001 fin (EN) CD/ue

CdR 54/2001 fin (EN) CD/ue .../...

CdR 54/2001 fin (EN) CD/ue .../...