



**68. Plenartagung
13./14. Februar 2007**

**STELLUNGNAHME
des Ausschusses der Regionen**

**"HALBZEITBILANZ ZUM VERKEHRSSWEISSBUCH
DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION VON 2001"**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- ist der Ansicht, dass die Hauptaufgabe der europäischen Verkehrspolitik darin besteht, die Voraussetzungen für einen effizienten und nachhaltigen transeuropäischen Verkehr zu schaffen. Dies bedeutet eine Ausrichtung der Anstrengungen auf die Schwachstellen im grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen des TEN-T-Netzes, vor allem in den ehemaligen Grenzregionen aus der Zeit des geteilten Europas, den Regionen am "Eisernen Vorhang", aber auch an den Grenzen der gegenwärtigen EU-27 mit den Kandidatenländern (Kroatien und Türkei) sowie an den Grenzen der EU zu den Nachbarstaaten und -regionen, beispielsweise den Mittelmeeranrainerstaaten in Nordafrika mit dem Verkehrsknotenpunkt der Straße von Gibraltar.
- betont zugleich, dass die Ziele der europäischen Verkehrspolitik vor allem durch die Schaffung eines rechtlichen und institutionellen Rahmens erreicht werden müssen, der das ausgewogene Zusammenspiel der verschiedenen Akteure im Verkehrsbereich ermöglicht (Marktteilnehmer usw.). Dabei dürfen Regulierung und Interventionen durch die öffentliche Hand nur zugelassen werden, wenn dies auf Grund von Marktversagen notwendig ist und sie müssen für die Haushalte der Mitgliedstaaten sowie der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zumutbar sein.
- erachtet es für vorrangig, die Verteilung des Landverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger auszugleichen und die fast ausschließliche Konzentration der Verkehrsströme auf den Straßenverkehr zu vermeiden. Gleichzeitig müssen Strategien zur Förderung von Inter- und Multimodalität entwickelt werden, die ganz allgemein die Effizienz aller Verkehrssysteme gewährleisten.

Referenzdokument

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

gestützt auf das Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2001, in dem die Weichenstellungen der Verkehrspolitik bis zum Jahr 2010 sowie die Halbzeitbewertung der geplanten Verwirklichung dieser Politik bis 2006 festgelegt sind (KOM(2006) 336 endg.);

aufgrund des Beschlusses des AdR-Präsidiums vom 25. April 2006, die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Ausarbeitung einer diesbezüglichen Stellungnahme zu beauftragen;

gestützt auf die Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 22. Juni 2006 "*Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent: Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001*";

gestützt auf seine früheren Stellungnahmen - die Stellungnahme zu dem Weißbuch "*Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*" (CdR 54/2001 fin)¹, die Stellungnahme zum Thema "*Korridore und TEN-T: Wachstumsmotor und Instrument für den Zusammenhalt in Europa*" (CdR 291/2003 fin)², die Stellungnahme zum Thema "*Billigfluglinien und Territorialentwicklung*" (CdR 63/2004 fin)³, die Stellungnahme zu dem "*Entwurf von gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen*" (CdR 76/2005 fin), die Stellungnahme "*Die Sicherheit der einzelnen Verkehrsträger und ihre Finanzierung*" (CdR 209/2005 fin) und die Stellungnahme "*3. Legislativ-Maßnahmenpaket für die Seeverkehrsicherheit*" (CdR 43/2006 fin);

gestützt auf den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik am 11. Dezember 2006 angenommenen Entwurf einer Stellungnahme (CdR 119/2006 rev. 2) (Berichtersteller: Jan Zahradník, Landeshauptmann der Region Südböhmen (EVP/CZ));

verabschiedete auf seiner 68. Plenartagung am 13./14. Februar 2007 (Sitzung vom 14. Februar) folgende Stellungnahme:

In Erwägung:

- 1) der Ergebnisse der von der Europäischen Kommission durchgeführten öffentlichen Anhörungen zur Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission;
- 2) der von den Vertretern der europäischen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im Rahmen dieser Anhörungen dargelegten Standpunkte;

¹ ABl. C 192 vom 12.8.2002, S. 8.

² ABl. C 109 vom 30.4.2004, S. 10.

³ ABl. C 318 vom 22.12.2004, S.7.

- 3) der Entwicklung des globalen Umfeldes, des Fortschreitens der europäischen Integration und des Anstiegs des Verkehrsaufkommens in Europa in den letzten fünf Jahren, der u.a. von folgenden neuen Aspekten gekennzeichnet war:

Erweiterung der Europäischen Union im Jahr 2004

- Beitritt zehn neuer Mitgliedstaaten zur Europäischen Union, wodurch sich das Hoheitsgebiet der EU um rund 750 000 km² (ca. 25% des Hoheitsgebietes der EU-15) vergrößert hat;
- die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Mitgliedstaaten hatte und hat nach wie vor eine deutlich niedrigere Qualität als der Durchschnitt der EU-15;
- mit der Ausweitung des Binnenmarktes auf die neuen Mitgliedstaaten wurde insbesondere im Schwerverkehr ein sprunghafter Anstieg des Verkehrsaufkommens verzeichnet;
- das Verkehrsnetz der neuen Mitgliedstaaten ist den neuen Anforderungen nicht gewachsen, vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten, in und um große Ballungsgebiete und an Industriestandorten.

Überarbeitete Lissabon-Strategie

- In der überarbeiteten Lissabon-Strategie wird anerkannt, dass das Wachstum des Gemeinschafts-BIP hinter den Prognosen zurückbleibt;
- in dieser Strategie wird der Entwicklung des Verkehrssektor als wesentlichem Faktor für das Wirtschaftswachstum große Bedeutung zugemessen;
- in der Strategie wird die Verkehrspolitik der Union als grundlegender Politikbereich für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU genannt;
- außerdem wird die Mobilität als Hauptziel der Verkehrspolitik der EU bekräftigt.

Unzureichende Mittelausstattung

- Die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur sind in allen Mitgliedstaaten auf unter 1% des BIP gesunken, und auch in der Finanziellen Vorausschau für den Zeitraum 2007-2013 sind nur Mittel in Höhe von 8 Mrd. EUR (anstelle des von der Europäischen Kommission genannten Bedarfs von über 20 Mrd. EUR) für diesen Bereich veranschlagt;
- der Bedarf allein für die 30 vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse des TEN-T-Netzes liegt jedoch bei 250 Mrd. EUR (d.h. 0,16% des Gemeinschafts-BIP), wobei für die Verwirklichung aller Vorhaben von europäischem Interesse weitere 600 Mrd. EUR notwendig wären.

Globalisierung der Weltwirtschaft

- Der Handel zwischen Europa und insbesondere den Märkten in Asien nimmt immer weiter zu, verbunden mit neuen Anforderungen in den Bereichen Kapazität, Ausrichtung, Kompatibilität und Verkehrsträgerstruktur des europäischen Verkehrsnetzes;
- einen echten globalen Charakter haben jedoch nur die Bereiche Luft- und Schiffverkehr.

Terrorismusgefahr

- Die Anschläge von New York, Madrid und London haben die Anfälligkeit des Verkehrssystems aufgezeigt, d.h. die Bedrohung für ihre Sicherheit und Zuverlässigkeit;

sowie in Erwägung der Anliegen der Regionen und Kommunen der Union, die auf bekannten Tatsachen beruhen, u.a.:

- ihre Einbindung in das transeuropäische Verkehrssystem und die TEN-T ist eine Grundvoraussetzung, um die Vorteile des freien Marktes nutzen zu können, und hat direkte Auswirkungen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftsleistung;
- der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erleichtert den Handel, der wiederum der Motor des Wirtschaftswachstums ist, trägt zum territorialen Zusammenhalt bei und fördert den Aufbau eines bürger- und gebietskörperschaftsnahen Europas;
- die einzige Möglichkeit, das erweiterte Europa auch wirklich zu einen und den territorialen Zusammenhalt zu verbessern, ist die Schließung bestehender Lücken sowie die Beseitigung von Nadelöhren auf den derzeitigen Hauptverkehrsstrecken in den TEN-T, die Ausweitung der Hauptverkehrsstrecken dieses Netzes auf die Nachbarländer und -regionen sowie die Ausrichtung der Anstrengungen auf diese Schwachstellen im grenzüberschreitenden Bereich;
- zwar ist vom transeuropäischen Verkehr die Rede, dessen positive und negative Auswirkungen sind jedoch auch auf regionaler und lokaler Ebene spürbar, denn sie stehen in engem Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung und der Stadtplanung;
- der lokale und regionale Verkehr ist seinerseits wiederum maßgeblich an sämtlichen Negativfolgen des Verkehrs beteiligt, so beispielsweise im Bereich der CO₂-Emissionen, Lärmbelastung und Verluste durch Unfälle;
- die unmittelbare Zuständigkeit für den Auf- und Ausbau des regionalen und lokalen Verkehrsnetzes, die Schaffung der für sein besseres Funktionieren notwendigen Voraussetzungen, um seine Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, liegt bei den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften;
- ein gemeinsamer Ansatz auf allen Ebenen von den EU-Organen bis hin zu den Organen der kommunalen Selbstverwaltung, der auf dem Grundsatz effektiver Subsidiarität, der Zusammenarbeit, dem gegenseitigen Informationsaustausch und geeigneten wirtschaftlichen Impulsen (Programme) beruht, kann zu einer Leistungssteigerung im regionalen und lokalen Verkehr beitragen.

1. Allgemeine Bemerkungen

- 1.1 Der Ausschuss der Regionen teilt die Ansicht der Europäischen Kommission, dass die Mobilität eines der Schlüsselziele der Verkehrspolitik der EU sowie der überarbeiteten Lissabon-Strategie ist, d.h. dass die Entwicklung effizienter, nachhaltiger und zuverlässiger Verkehrsträger mit besonderem Augenmerk auf ihre Interoperabilität gewährleistet werden muss.
- 1.2 Der AdR hält fest, dass der Verkehr eine Begleiterscheinung der Wesenscharakteristik der europäischen Integration selbst ist, und zwar des freien Personen- und Güterverkehrs. Gleich-

zeitig ist er auch eine Begleiterscheinung der angestrebten Entwicklung der EU, d.h. des Wirtschaftswachstums. Es widerspricht daher dem Grundsatz der europäischen Integration, seine Regulierung so anzulegen, dass er unkoordiniert reduziert oder beschränkt wird, denn es gibt in dieser Frage keine Patentlösungen. Es ist vielmehr notwendig, neue Rechtsvorschriften zu erlassen, um die jeweiligen Teile des Verkehrssektors im Einklang mit den lokalen und regionalen Gegebenheiten zu liberalisieren, die Bedingungen für die einzelnen Verkehrsträger zu harmonisieren sowie ihre Interoperabilität und ihr Zusammenspiel zu fördern.

1.3 Nach Ansicht des AdR besteht die **Hauptaufgabe der europäischen Verkehrspolitik** darin, die Voraussetzungen für einen effizienten und nachhaltigen transeuropäischen Verkehr zu schaffen:

- Schaffung eines Verkehrsbinnenmarkts;
- Errichtung eines homogenen Netzes für den transeuropäischen Verkehr (TEN-T);
- Schließung bestehender Lücken und Beseitigung von Engpässen auf den derzeitigen Hauptverkehrsstrecken im Verkehrsnetz TEN-T;
- Ausweitung der Hauptverkehrsstrecken dieses Netzes auf die Nachbarländer und -regionen - und auf diese Weise Stärkung des territorialen Zusammenhalts selbst in den Regionen in äußerster Randlage in der EU;
- Ausrichtung der Anstrengungen auf die Schwachstellen im grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen des TEN-T, vor allem in den ehemaligen Grenzregionen aus der Zeit des geteilten Europas, den Regionen am "Eisernen Vorhang", aber auch an den Grenzen der gegenwärtigen EU-27 mit den Kandidatenländern (Kroatien und Türkei) sowie an den Grenzen der EU zu den Nachbarstaaten und -regionen, beispielsweise den Mittelmeeranrainern in Nordafrika mit dem Verkehrsknotenpunkt der Straße von Gibraltar;
- möglichst allgemeiner und leichter Zugang aller lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen im Interesse eines stärkeren territorialen Zusammenhalts;
- Förderung transeuropäischer Netze und Aufbau umfangreicher Infrastrukturen, die die Verkehrsverbindungen zumindest zwischen den bevölkerungsreichsten Regionen jedes Mitgliedstaats und dem Rest Europas stärken, mit dem Ziel, einen umfassenden Beitrag zur Entwicklung des Binnenmarktes und des europäischen Bewusstseins zu leisten.
- wirksamer Einsatz aller verfügbaren Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehr für eine optimale Nutzung der Kapazität der vorhandenen Infrastruktur, ihrer Interoperabilität und ihres Zusammenspiels;
- Errichtung einer neuen Infrastruktur für den transeuropäischen Verkehr in den Gebieten, in denen die bestehende Infrastruktur auch nach der Erfüllung der Beitrittsbedingungen nicht ausreicht, d.h. Lösungen für die überlasteten Bereiche (Engpässe);
- Abbau materieller, technischer und organisatorischer Hürden, die einen optimalen freien Verkehr von Waren und Personen sowie ihre Beförderung bzw. ihren Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten behindern;

- bestmögliche Bewältigung der Anforderungen des transeuropäischen Verkehrs unter Berücksichtigung der derzeitigen geografischen Gliederung des Hoheitsgebiets der EU bzw. des neuen territorialen Gefüges aller Mitgliedstaaten;
- effizientes Verkehrsmanagement und Zuweisung von Kapazitäten in empfindlichen Gebieten (sensiblen Regionen) durch marktkonforme Instrumente, wie etwa den Handel mit Transitrechten;

1.4 Nach Auffassung des AdR besteht die zweite Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik darin, eine gemeinsame Vorgehensweise zu finden, um diejenigen Probleme zu lösen, die von den Mitgliedstaaten sowie den Regionen und Städten im Alleingang unter strikter Einhaltung der Grundsätze einer echten Subsidiarität weniger wirksam angegangen werden können. Dazu zählen:

- Abbau der Umweltauswirkungen des Verkehrs einschl. der Umsetzung der Vorgaben des Kyoto-Protokolls zur Verringerung der CO₂-Emissionen;
- Gewährleistung der energetischen Nachhaltigkeit des Verkehrs und Nutzung alternativer Energiequellen einschl. Biokraftstoffe;
- Anhebung der Sicherheitsnormen, Senkung der Unfallquote im Straßenverkehr;
- Förderung innovativer Initiativen im Verkehrsbereich;
- Anpassung der EU als Ganzes sowie ihrer Mitgliedstaaten an den Wandel auf dem weltweiten Verkehrsmarkt.

1.5 Der AdR betont zugleich, dass die Ziele der europäischen Verkehrspolitik vor allem durch die Schaffung eines rechtlichen und institutionellen Rahmens erreicht werden müssen, der das ausgewogene Zusammenspiel der verschiedenen Akteure im Verkehrsbereich ermöglicht (Marktteilnehmer etc.). Dabei dürfen Regulierung und Interventionen durch die öffentliche Hand nur zugelassen werden, wenn dies auf Grund von Marktversagen notwendig ist und sie müssen für die Haushalte der Mitgliedstaaten sowie der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zumutbar sein.

1.6 Ausgehend von den bei der Umsetzung des Weißbuches aus dem Jahr 2001 erzielten Ergebnissen vertritt der AdR die Auffassung, dass zur Erreichung der Zielvorgaben im Bereich der europäischen Verkehrspolitik folgende Maßnahmen erforderlich sind:

- die künftigen Instrumente der europäischen Verkehrspolitik müssen eine klar festgelegte Struktur haben, die die oben genannten Prioritäten widerspiegelt;
- der Katalog der Instrumente und Maßnahmen muss nach diesen Prioritäten im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip tatsächlich so gegliedert sein, dass in sich schlüssige Gruppen von Maßnahmen für jede Ebene der öffentlichen Verwaltung geschaffen werden, die sich auf die jeweiligen Befugnisse bzw. Verantwortungsbereiche stützen;
- für den Einsatz dieser Instrumente und die Realisierung der Maßnahmen müssen ausreichend Finanzmittel bereitgestellt werden, und zwar auf allen Ebenen, auf denen der Ver-

kehrssektor Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Union und die Lebensqualität ihrer Bürgerinnen und Bürger zeitigt.

- 1.7 Der AdR hält es für wesentlich, die erforderlichen Maßnahmen zur Erleichterung der Teilnahme der regionalen Gebietskörperschaften an der Konzipierung der europäischen Verkehrspolitik festzulegen. In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch wird die Rolle der Regionen in diesem Zusammenhang nicht klar festgelegt.
- 1.8 In der aktuellen Mitteilung zur Halbzeitbewertung des Weißbuches vermisst der AdR eine klare Betonung der Priorität der einzelnen Maßnahmen und befürchtet daher, dass das gesamte Dokument nicht aussagekräftig genug ist. Er fordert deshalb die Überarbeitung des Maßnahmenkatalogs ("Arbeitsplan - Liste der wichtigsten Maßnahmen") dahingehend, dass dieser nicht chronologisch, sondern sowohl nach der Prioritätsstufe der einzelnen Ziele, die mit den einzelnen Maßnahmen erreicht werden müssen, als auch nach der voraussichtlichen Zuständigkeit gemäß dem Subsidiaritätsprinzip geordnet wird. Der AdR erachtet es als notwendig, dass für jede einzelne Maßnahme ein verantwortlicher Koordinator eingesetzt wird. Ziel der Maßnahmen ist nach Meinung des AdR nämlich nicht die Vorlage eines Dokuments, sondern ein Qualitätssprung, der mit einer konsequenten Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen möglich ist.
- 1.9 Der AdR fordert ferner, dass vor der Annahme weiterer Regulierungs- bzw. Interventionsmaßnahmen seitens der öffentlichen Hand erst einmal untersucht werden muss, ob die gleichen Ergebnisse nicht durch eine Entfaltung der Marktkräfte im Verkehrssektor erreicht werden können.
- 1.10 Im Sinn der Ausführungen in den vorstehenden Ziffern schlägt der AdR vor, dass nach dem Vorbild des Weißbuches aus dem Jahr 2001, das im Titel den Zusatz "Weichenstellungen für die Zukunft" enthält, auch der Titel der Mitteilung zur Halbzeitbilanz aus dem Jahr 2006 um folgenden Zusatz ergänzt wird: "Zeit zu handeln". Die einzige Garantie, die gesteckten Ziele auch wirklich zu erreichen, bietet eine konsequente Umsetzung der auf europäischer Ebene vorgenommenen Weichenstellungen in der Verkehrspolitik der einzelnen Mitgliedstaaten und in weiterer Folge im Zuständigkeitsbereich der Organe der regionalen und kommunalen Selbstverwaltung sowie in ihrer effektiven Durchführung.

2. **Landverkehr**

- 2.1 Der AdR erachtet es für vorrangig, die Verteilung des Landverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger auszugleichen und die fast ausschließliche Konzentration der Verkehrsströme auf den Straßenverkehr zu vermeiden. Gleichzeitig müssen Strategien zur Förderung von Inter- und Multimodalität entwickelt werden, die ganz allgemein die Effizienz aller Verkehrssysteme gewährleisten.
- 2.2 Der Ausschuss der Regionen begrüßt insbesondere den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Anstrengungen zur Beseitigung technischer und betrieblicher Hindernisse für den

grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu intensivieren und dabei auch die positive und effiziente Vereinheitlichung und Standardisierung des rollenden Materials zu fördern.

- 2.3 Der AdR vertritt außerdem die Auffassung, dass es für eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr und für seine Gleichstellung bei der Aufteilung des Verkehrsaufkommens vor allem erforderlich ist, die konsequente Harmonisierung der Bestimmungen zwischen dem Schienen- und Straßenverkehr zu Ende zu führen, wie dies im Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2001 vorgeschlagen wird.
- 2.4 Die Erfahrung zeigt, dass die Liberalisierung weit reichende Auswirkungen auf die rechtlichen Verhältnisse zwischen den Verkehrsunternehmen und ihren Kunden, Zulieferern, Beziehern der von ihnen angebotenen Dienstleistungen und Arbeitnehmern im Verkehrsbereich sowie auf die Eigentumsverhältnisse hat. Der AdR empfiehlt daher, eine Bewertung der Auswirkungen von Liberalisierungsmaßnahmen, die in bestimmten Mitgliedstaaten bereits umgesetzt wurden, vorzunehmen und ausgehend von den Erfahrungen in einigen Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene eine gemeinsame Methodik für die Liberalisierung des Schienenverkehrsmonopols auszuarbeiten. Ferner empfiehlt der AdR, Mindestnormen für die Sicherstellung eines angemessenen und ausgewogenen Schutzes der Rechte aller beteiligter Akteure (Anbieter von Verkehrsdienstleistungen, Verbraucher und Regulierungsbehörden bzw. öffentliche Verwaltungs- und Aufsichtsbehörden sowie der Arbeitnehmer) in den liberalisierten Netzverkehrssparten festzulegen.
- 2.5 Der AdR hält fest, dass der Straßenverkehr für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nach wie vor von großer Bedeutung und für viele Regionen die einzige Möglichkeit zur Gewährleistung ihrer Zugänglichkeit und der Mobilität ist. Im Interesse der Optimierung des Gesamtverkehrssystems sind intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten besonders wichtig.
- 2.6 Angesichts des derzeit zu verzeichnenden Rückgangs öffentlicher Investitionen ist der AdR der Meinung, dass die in den TEN-T erfassten Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken als vorrangige Projekte gefördert werden müssen. Außerdem gilt es, die in Ergänzung zu den TEN-T-Projekten geplanten Schnellstrecken zu optimieren. Hierfür muss der Schwerpunkt auf die Ermittlung und Konzipierung von Schnellstrecken gelegt werden, die - auch wenn sie nicht in den TEN-T erfasst sind - nachhaltige Verkehrsvorhaben darstellen, die als parallel und ergänzend zu diesen einzustufen sind. Sie sollten für eine Finanzierung seitens der EU in Betracht gezogen werden.
- 2.7 Der Ausschuss der Regionen begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission für intelligente Entgeltsysteme für die Infrastrukturnutzung sowie auch die Überlegungen über die Zuweisung von Kapazitäten in Städten und empfindlichen Gebieten (sensiblen Regionen) durch marktkonforme Instrumente, wie etwa den Handel mit Transitrechten.
- 2.8 Auch wenn die Initiativen des Verkehrsweißbuches zur Förderung der nachhaltigeren Verkehrsträger wie Schienen- oder Seeverkehr eindeutig zu befürworten sind, so muss doch der

Tatsache Rechnung getragen werden, dass es Regionen gibt, die nicht über eine angemessene Schienen- und Seeverkehrsinfrastruktur verfügen. Daher würde eine Verlagerung vom Straßenverkehr auf andere umweltfreundlichere Verkehrsträger umfassende Investitionen in eben diese Infrastruktur erfordern.

3. **Luftverkehr**

- 3.1 Der Ausschuss der Regionen begrüßt den Aufschwung von Regionalflughäfen und Billigfluglinien, der in den vergangenen Jahren dafür gesorgt hat, dass der Personenluftverkehr für immer mehr Verbraucher zugänglich wird. Dank dieses Aufschwungs ist daraus eine erfolgreiche Alternative zum Personenfernverkehr zu Lande geworden. Gleichzeitig dürfen aber die negativen Begleiterscheinungen dieser Entwicklung nicht außer Acht gelassen werden.
- 3.2 Im Einklang mit seinen früheren Stellungnahmen bekräftigt der AdR außerdem die Bedeutung der Regionalflughäfen für die regionale Entwicklung und die Stärkung des territorialen Zusammenhalts (Verbindung zwischen Regionen, höhere Mobilität, Nutzung der Chancen der Freizügigkeit, Wirtschaftsaufschwung, neue Impulse für Randgebiete und weniger entwickelte Regionen). Er begrüßt daher die Initiative der Europäischen Kommission, die Voraussetzungen für eine weitere erfolgreiche Entwicklung des Luftverkehrs im interregionalen Segment des Luftfahrtmarktes zu schaffen.
- 3.3 Gleichzeitig verweist der AdR erneut darauf, dass für Ausgewogenheit zwischen der erforderlichen Transparenz und Förderfähigkeit im Zusammenhang mit den staatlichen Beihilfen und den Möglichkeiten der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Finanzierung von Regionalflughäfen und Einrichtung neuer Flugverbindungen Sorge getragen werden muss, denn so können die Regionen an den übrigen Teil des Binnenmarktes angebunden werden.
- 3.4 Angesichts der besonderen Situation der Regionen in äußerster Randlage, in denen der See- und der Luftverkehr die einzige Verbindung zum Rest der Europäischen Union und der Welt darstellen, müssen die notwendigen Ausnahmeregelungen für diese Regionen in Bezug auf etwaige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels im Luft- und Seeverkehr geschaffen werden, da der Anteil dieser beiden Sektoren am EU-Gesamtausstoß an Treibhausgasen weniger als 0,5% beträgt und dies keinesfalls die internationalen Verpflichtungen der EU in diesem Bereich beeinträchtigt.

4. **Verkehr auf Wasserwegen**

- 4.1 Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Empfehlung der Europäischen Kommission, den Kurzstreckenseeverkehr und die Hochgeschwindigkeitsseewege als Alternative zum Straßenverkehr weiter zu fördern, und er betont, dass er sich bereits früher dafür ausgesprochen hat, dass:
- 4.2 in den operativen Programmen für den Zeitraum 2007-2013 der Durchführung von Vorhaben zur Förderung des Seeverkehrs ein bestimmter Stellenwert eingeräumt werden muss

(Bekämpfung von Umweltverschmutzung, Gefahrenabwehr, Infrastrukturmanagement der Wasserwege);

- 4.3 mehr Anstrengungen auf den Ausbau der Kapazitäten und der Infrastruktur für den landseitigen Zugang zu den Häfen sowie den Aufbau der logistischen Verteilungsnetze ausgerichtet werden müssen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Hafeninfrastruktur auf Inseln gerichtet werden muss;
- 4.4 die Inseln im EU-Hoheitsgebiet für einen besseren Zugang zum Binnenmarkt entsprechend an die Hochgeschwindigkeitsseewege angebunden werden.
- 4.5 Der AdR befürwortet außerdem den Vorschlag der Europäischen Kommission, eine Strategie für die umfassende Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraums zu entwickeln, die der Entwicklung des Binnenmarktes in diesem Sektor zuträglich sein muss.
- 4.6 Der AdR begrüßt ferner Maßnahmen bezüglich der Häfen und bekundet sein Interesse, an den Debatten im Vorfeld ihrer Konzipierung teilzunehmen. Er betont die Bedeutung der Anbindung der Häfen an die Städte bzw. Regionen, bei denen sie angesiedelt sind.
- 4.7 Der AdR unterstützt die Anliegen der Städte und Regionen, die wichtige Seehäfen beheimaten, im Hinblick auf die wirksame Einbindung ihrer Landverkehrsinfrastruktur in das TEN-T-Netz sowie ihre Anbindung an die europäischen Verkehrsachsen (so genannte "Landbrücken").
- 4.8 Der AdR weist ferner darauf hin, dass die Binnenwasserstraßen als Alternative zum Straßenverkehr lange Zeit nicht entsprechend beachtet wurden, und er begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission, ein Programm zur Förderung des Ausbaus der Binnenwasserstraßen auszuarbeiten. Gleichzeitig hebt der AdR unter Verweis auf die Forderung der Europäischen Kommission nach einer besseren Abstimmung zwischen den einzelnen Gemeinschaftspolitiken (Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik) hervor, dass in vielen Fällen grundsätzlich ein Konflikt im Zusammenhang mit der Erschließung von Binnenwasserstrecken besteht, d.h. dass einerseits die Erschließung von Wasserwegen und der Ausbau der Binnenschifffahrt als sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr gefordert wird, doch es andererseits aufgrund von Bestimmungen, die auf überzogenen Umweltauflagen basieren, nicht möglich ist, diese Maßnahmen auch wirklich umzusetzen.
- 4.9 Der AdR vertritt die Auffassung, dass die Maßnahmen zur Förderung von Hochgeschwindigkeitsseewegen eine gründliche Analyse ihrer Auswirkungen auf die bestehenden Hafensysteme beinhalten müssen, wobei die Maßnahmen zur Bewältigung etwaiger negativer Auswirkungen festzulegen sind und über spezielle Finanzhilfen zur Abfederung der verschiedenen Folgen, die sich aus der Rand- bzw. Insellage ergeben, zu entscheiden ist.
- 4.10 Der AdR hält es für erforderlich, bei künftigen Regelungen über die Gewährung von Finanzhilfen für die Hochgeschwindigkeitsseewege die Teilnahme der Regionen formal zu berücksichtigen.

5. Lokale und regionale Verkehrssysteme

- 5.1 Der Ausschuss der Regionen hält fest, dass es im Nahverkehr mehr noch als in allen anderen Verkehrsbereichen notwendig ist, die Idee der Verkehrsvermeidung geltend zu machen. Es geht dabei nicht nur um Maßnahmen in der Verkehrspolitik, sondern auch in anderen Politikbereichen wie Städteplanung und Regionalentwicklung oder Wohnbaupolitik. Vor allem in den neuen Mitgliedstaaten gilt es oftmals, Instrumente einzusetzen, durch die arbeitsbedingte Umzüge oder die Öffnung des Wohnungsmarktes usw. ermöglicht werden können.
- 5.2 Der AdR unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Veröffentlichung eines Grünbuchs zum Nahverkehr. Als Versammlung der Vertreter der europäischen Städte und Regionen erklärt er sich bereit, aktiv an den Debatten der interessierten Kreise mitzuwirken, die in Vorbereitung der Veröffentlichung dieses Grünbuches sicherlich stattfinden werden.
- 5.3 Gleichzeitig verweist der AdR darauf, dass die lokalen und regionalen Verkehrssysteme umso erfolgreicher sind, je stärker dem Bedarf vor Ort Rechnung getragen wird. Im Unterschied zum transeuropäischen Verkehr ist es in diesem Bereich daher sehr problematisch, Interventionen oder eine Harmonisierung in Betracht zu ziehen. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip muss die Aufgabe der Europäischen Union in diesem Bereich daher in erster Linie darin bestehen, als Mittler für den Wissensaustausch aufzutreten und Programme für den Austausch und die Umsetzung bewährter Verfahren oder für die Prüfung innovativer Verfahren auszuarbeiten (Verkehrsmanagement, intelligente Leitsysteme, umweltfreundliche und energie-sparende Kraftstoffe, Mobilität als Voraussetzung für die regionale Entwicklung usw.).
- 5.4 Angesichts der Tatsache, dass sich die Verkehrsprobleme besonders auf die großen Städte, die Ballungsräume und Randgebiete der Städte konzentrieren, und weil infolge der starken Verstädterung dieser Gebiete der Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur sehr kostspielig ist, muss der Entwicklung dieser Infrastruktur und ihrer Ausstattung mit moderner Technologie große Aufmerksamkeit auf allen Ebenen gewidmet werden - einschließlich einer Förderung der Infrastruktur, die nicht unmittelbar zum TEN-T-Netz gehört. Es sollte auf einen umweltfreundlichen städtischen Verkehr abgehoben werden, um zur Verringerung der Umweltverschmutzung in den Städten beizutragen und so die Lebensqualität ihrer Einwohner zu verbessern. Der AdR empfiehlt der Europäischen Kommission, auch diese Aspekte in die Untersuchung zur Erarbeitung des geplanten Grünbuchs zum städtischen Verkehr einzubeziehen.
- 5.5 Der AdR fordert die Europäische Kommission auf, sich besonders intensiv dem städtischen Verkehr zu widmen und daher zu prüfen, ob in den einzelnen operativen Programmen für den Zeitraum 2007-2013 dem städtischen Verkehr gebührende Aufmerksamkeit zuteil wird und ob angemessene Finanzmittel zugewiesen werden. Der AdR weist darauf hin, dass der städtische Verkehr von ebenso großer Bedeutung ist wie die transeuropäischen Verkehrsnetze, und dass die meisten Verkehrsströme in den Städten ihren Ursprung und ihr Endziel haben. Die

Städte bilden für den Verkehr also die engsten "Nadelöhre". Ein reibungslos funktionierender städtischer Verkehr ist eben aus diesem Grunde eine unerlässliche Voraussetzung für die Konkurrenzfähigkeit der EU, und somit auch für die Lissabon-Strategie insgesamt - und dies im Hinblick auf die Mobilität von Gütern wie auch die der Arbeitskräfte.

- 5.6 Der AdR hält es für notwendig, zur Entlastung der Einfallsstraßen in Großstädte am Stadtrand große P+R-Anlagen mit entsprechenden Abstellkapazitäten zu schaffen, damit die Bürger, die mit dem Auto unterwegs sind, problemlos ihr Fahrzeug dort abstellen und ihren Weg danach ohne erheblichen Zeitverlust mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortsetzen können.

6. **Optimierung der Infrastruktur und Zugänglichkeit der Netze**

- 6.1 Für die Nachhaltigkeit des transeuropäischen Verkehrs erachtet der Ausschuss der Regionen es als dringlichste Aufgabe, neben der Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T und dem Aufbau neuer Infrastruktur die Bedingungen für eine konsequente Nutzung der Kapazitätsreserven der bestehenden Infrastruktur zu verbessern.

- 6.2 Der AdR begrüßt ausdrücklich, dass die Europäische Kommission die Verbesserung der Durchgängigkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsverbindungen zu ihren vorrangigen Aufgaben zählt. Nach Ansicht des AdR handelt es sich dabei um eine notwendige Bedingung dafür, dass die der Freizügigkeit innewohnenden Chancen für das Erreichen eines höheren Maßes an territorialem Zusammenhalt ausgeschöpft werden können.

- 6.3 Der AdR kann allerdings der Einschätzung der Europäischen Kommission nicht zustimmen, dass Europa mit einem dichten Verkehrsnetz und einer im Allgemeinen hochwertigen Infrastruktur ausgestattet ist. Der AdR verweist nachdrücklich auf die unterschiedlichen Wesensmerkmale der Verkehrsinfrastruktur in den Ländern der EU-15 und den neuen EU-Mitgliedstaaten. Außerdem betont der AdR, dass sich der Zustand des Verkehrsnetzes aufgrund des Verkehrszuwachses in den neuen Mitgliedstaaten nach der EU-Erweiterung im Jahr 2004 im Allgemeinen noch weiter verschlechtert hat und die Kluft zwischen den alten und den neuen EU-Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht stets noch breiter wird. Der AdR schlägt daher vor, bei den im Rahmen der Halbzeitbilanz des Verkehrsweißbuches vorgeschlagenen Maßnahmen auch eine grundlegende und detaillierte Bewertung des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur in der EU-27 vorzusehen, um den Gemeinschaftsorganen bessere Grundlagen für Entscheidungen in diesem Bereich an die Hand zu geben.

- 6.4 Der AdR weist gleichzeitig auf das mögliche Entstehen neuer Engpässe in Grenzregionen beim Zugang zu den weltweiten Verkehrsnetzen oder in schwer zugänglichen Regionen in Randlage, und zwar an den neuen Außengrenzen der EU, hin. Daher sollte die Überarbeitung der TEN-T, die u.a. eine Ausweitung der TEN-T auf die Nachbarländer und -regionen der EU vorsieht, zum Abschluss gebracht werden.

- 6.5 Der AdR unterstützt ferner ausdrücklich regionale Vorhaben für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Projekte mit einer grenzübergreifenden Dimension. Er fordert die Europäische Kommission auf, durch entsprechende Programme zur Nutzung der Kohäsionsfondsmittel für den Zeitraum 2007-2013 und für die interregionale Zusammenarbeit auch weiterhin gute Voraussetzungen für die Verwirklichung dieser Vorhaben zu schaffen.
- 6.6 Des Weiteren fordert der AdR, dass die Europäische Kommission mittels Finanzinstrumenten (für die TEN-T zur Verfügung stehende Mittel, EIB, EBRD, ÖPP usw.) und institutioneller Instrumente (europäischer Koordinator) ein Förderprogramm für Maßnahmen konzipiert, die der raschen Beseitigung grenzübergreifender Engpässe und der Herstellung fehlender Anbindungen für die 2004 festgelegten 30 vorrangigen Vorhaben von europäischen Interesse im Rahmen der TEN-T dienen, sowie anderer zu einem späteren Zeitpunkt als notwendig gemachter Verbindungen, damit eine durchgehende Einheitlichkeit der TEN-T erreicht werden kann. Dies ist nämlich einer der Bereiche, in denen die einzelstaatlichen Verkehrspolitiken seit langem versagen, was insbesondere die regionale Entwicklung, den territorialen Zusammenhalt und die umfassende Nutzung der Freizügigkeit und der grenzübergreifenden Zusammenarbeit beeinträchtigt. Darüber hinaus ist es notwendig, Finanzierungsmechanismen für andere die TEN-T ergänzende Projekte vorzusehen, vor allem jene zur Verbesserung der Zugänglichkeit, der Land- und Eisenbahnverbindungen, Hafenzugänge, Verbindungen zwischen Logistikzentren und intermodalen Schnittstellen, städtische Einfallstraßen usw.
- 6.7 Der AdR verweist auf die Notwendigkeit, eine Ausgewogenheit zwischen den TEN-T-Korridoren in Richtung Ost-West und den Nord-Süd-Korridoren herbeizuführen. So schlägt der AdR insbesondere für eine bessere Nutzung der Kapazitäten der Seehäfen in der Adria und Ostsee vor, im Rahmen der nächsten Erweiterung der TEN-T die Ergebnisse des laufenden INTERREG III B-Vorhabens "A-B LANDBRIDGE" (Landbrücke Adria-Ostsee) zu berücksichtigen, an dem Regionen in Italien, Österreich, der Tschechischen Republik, Deutschland und Polen sowie in Drittländern wie Norwegen und Kroatien beteiligt sind und in dessen Mittelpunkt genau diese Thematik steht.

7. **Interoperabilität und Harmonisierung der Verkehrsträger**

- 7.1 Der Ausschuss der Regionen unterstützt unter Vorbehalt die in der Mitteilung zur Halbzeitbewertung des Weißbuches zum europäischen Verkehr formulierte These über die "Co-Modality" und die Überlegung, dass jeder Verkehrsträger seine Funktion im europäischen Verkehrssystem hat. Es darf keinesfalls einem Verkehrsträger der Vorrang gegenüber einem anderen eingeräumt werden. Vielmehr führt eine echte und unter gerechten Marktbedingungen stattfindende Interoperabilität zu einer natürlichen Verkehrsoptimierung. Tatsächlich gibt es nur einen Bereich Verkehr (Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen), in dem auf die am leichtesten verfügbaren Verkehrsangebote (Verkehrsträger) zurückgegriffen wird. Es darf auch hier keinerlei Bevorzugung geben, sondern es müssen gleiche Bedingungen für alle Verkehrsträger geschaffen werden, soll die Situation im europäischen Verkehr verbessert werden. Die bedauernde Tatsache, dass der Straßenverkehr auch in den Segmenten des

Verkehrsmarktes sehr erfolgreich ist, die aus ökologischen Gründen eher für den Eisenbahn-, Schiffs- oder Kombiverkehr geeignet wären, entstand nicht nur durch eine unzulängliche Harmonisierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, durch externe Kosten, das ungelöste Problem der Interoperabilität im Schienenverkehr und die unvollendete Umstrukturierung des Segments Schienenverkehr, sondern auch durch die ungenügende technische Ausstattung des Schienen- und Kombiverkehrs. Daher müssen Forschung und Entwicklung nicht nur auf dem Gebiet der Telematik- und Informationssysteme, sondern auch dem der Technologie des Schienen- und Kombiverkehrs, effizienter Standards, der Vereinheitlichung und Begriffsangleichung gefördert werden.

- 7.2 Der AdR möchte jedoch nochmals darauf hinweisen, dass er einer zielgerichteten EU-Politik zur Verlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger im Rahmen der von der Europäischen Union eingegangenen Verpflichtungen in Bezug auf das Kyoto-Protokoll großen Wert beimisst.
- 7.3 In Anknüpfung an die in Ziffer 7.1 aufgestellte These schlägt der AdR vor, weiterhin Regeln zur Internalisierung von externen Kosten des Verkehrs mit der Zielsetzung auszuarbeiten und umzusetzen, einen gemeinsamen europäischen Rahmen für die Einführung frei zugänglicher und gebührenpflichtiger Straßenverbindungen und zugleich gebührenpflichtiger Schienenverkehrswege zu schaffen, die Grundvoraussetzung für einen echten intermodalen Wettbewerb sind. Die Gebühren sollten nicht nur zur Deckung der Kosten für den Auf- und Ausbau sowie die Instandhaltung der Infrastruktur dienen (auch wenn es sich dabei um ein sehr wichtiges Instrument für die Wirtschaften in den Transformationsländern handelt), sondern auch als Instrument, um dynamisch auf die Infrastrukturnachfrage reagieren und so die Nutzung bzw. Auslastung der Infrastruktur optimieren und sämtliche internen und externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger (einschließlich ihrer Umweltkosten) berücksichtigen zu können. Nicht zuletzt könnten dem Konzept zufolge, dass der beste Verkehr der ist, der gar nicht erst aufkommt, die auf die Preise aufgeschlagenen Gebühren auch als natürlicher Marktregulator gegen eine überzogene Nachfrage nach Verkehr fungieren.
- 7.4 Der AdR ist der Ansicht, dass die neuen intelligenten Entgeltsysteme die Optimierung der Verkehrsströme, die effiziente Nutzung der Infrastruktur und die Vermeidung von Staus ermöglichen. Dabei sollten nur Entgeltsysteme unterstützt werden, die transparent und gerecht sind sowie eine eindeutige Erfassung und Abrechnung, insbesondere auch von externen Kosten, ermöglichen und auf einfachen Tarifen beruhen, gleichzeitig aber genügend Flexibilität für die Optimierung der zeitlichen und räumlichen Infrastrukturnutzung bieten. Diese Systeme müssen europaweit Entsprechungen finden und nicht nur zu einer Verkehrsverlagerung von Mautstrecken auf Mautausweichstrecken führen. In diesem Sinne bekräftigt der AdR seine Unterstützung für das Projekt GALILEO, mit dem die Grundvoraussetzungen für ein derartiges System geschaffen werden können, sofern es in allen Mitgliedstaaten durchgängig eingeführt wird.

7.5 Im Interesse einer stärkeren Förderung des Satellitennavigationssystems Galileo und seiner einheitlichen europaweiten Nutzung im Verkehr bzw. im Hinblick auf die stärkere Verbreitung dieses Konzepts, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten, empfiehlt der AdR dem Europäischen Rat, durch die Ansiedlung des Sitzes der GNSS-Aufsichtsbehörde in einem der neuen Mitgliedstaaten diese symbolisch mehr in das Zentrum solcher zukunftsreicher Projekte zu rücken. (Damit würde er auch seine informelle Zusage aus dem Jahr 2003 einhalten, neue europäische Agenturen in den neuen Mitgliedstaaten der EU anzusiedeln).

8. **Logistik**

8.1 Der Ausschuss der Regionen betont ferner, dass für eine bessere Interoperabilität zwischen den einzelnen Verkehrsträgern auch Maßnahmen zur verstärkten Nutzung der Logistik getroffen werden müssen. Die öffentliche Verkehrslogistik ist ein entscheidender Faktor für die Gewährleistung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern im Güterverkehr und gleichzeitig ein wichtiges verbindendes Element für die Gewährleistung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern und dem verarbeitenden Gewerbe und dem Handel. Auf europäischer Ebene müssen die Voraussetzungen für die Sicherung der Entwicklung und der Effizienz der Verkehrslogistik geschaffen werden.

8.2 Der AdR bietet seine Mitarbeit für die Ausarbeitung der vorgeschlagenen Rahmenstrategie für Güterverkehrslogistik in Europa an, da sich der Aufschwung dieses Sektors nachhaltig auf die regionale Entwicklung auswirken wird. Dieser Sektor hat daher seinen Platz in zahlreichen Vorhaben der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, in den Strategien zur regionalen Entwicklung und in den Städteplanungen ebenso wie bei der Konzipierung der lokalen und regionalen Verkehrssysteme und bei der Einrichtung von Regionalflughäfen, Binnenschiffahrtshäfen und öffentlichen Logistikzentren, die unbedingt als Verkehrsinfrastruktur angesehen werden sollten, die in die Netze eingebettet sind, für die sie Dienstleistungen erbringen.

8.3 Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, 2007 einen Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik zu verabschieden. Der Ausschuss der Regionen ist der Ansicht, dass bei der Ausarbeitung der Rahmenstrategie für die Güterverkehrslogistik in Europa auch zu prüfen wäre, wie durch eine schienenfreundliche Verkehrspolitik die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gefördert werden kann. Diese Maßnahmen, die sowohl steuerlicher als auch ordnungspolitischer Natur sein können, sollten durch katalytische Förderungen gezielt unterstützt werden.

9. **Sicherheit**

9.1 Der Ausschuss der Regionen bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die Zahl der Verkehrstoten in der EU-25 trotz eines seit Jahren anhaltenden rückläufigen Trends immer noch unzulässig hoch ist. Er befürwortet daher rückhaltlos den Vorschlag der Europäischen Kommission, einen integrierten Ansatz zur Straßenverkehrssicherheit umzusetzen, der auf das

Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die Fahrzeugkonstruktion und -technologie sowie auf den Zustand der Infrastruktur abhebt.

9.2 Der AdR hält fest, dass angesichts der immer größeren Mobilität von Personen und Gütern in der gesamten EU logischerweise davon ausgegangen werden kann, dass die Debatten zwischen den Mitgliedstaaten über die Annäherung und Vereinheitlichung der Vorschriften und Rechtsnormen im Straßenverkehrsrecht mit dem Ziel fortgeführt werden, sie für die Autofahrer und sonstigen Nutzer der Straßeninfrastruktur zu vereinfachen. Dies sollte zur Erhöhung der Sicherheit, zur Senkung der Unfallquote und zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die gewerblichen Verkehrsdienste führen.

9.3 Der AdR schlägt ferner vor, zumindest auf den transeuropäischen Hauptverkehrsstrecken die Vereinheitlichung der Beschilderung, eine Harmonisierung der Parameter und die Einführung mehrsprachiger Verkehrsschilder zur Verbesserung der Sicherheit über den Einsatz neuer Telematik-Systeme zu fördern.

10. **Gefahrenabwehr**

10.1 Der Ausschuss der Regionen erachtet es als dringliche Aufgabe, die Sicherheit der Verkehrssysteme gegen Terroranschläge zu gewährleisten - er unterstützt zu diesem Zweck eine gemeinsame Vorgehensweise.

10.2 Der AdR fordert in dieser Frage in erster Linie eine gemeinsame Vorgehensweise der EU und ihrer Mitgliedstaaten, da die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nur über eingeschränkte Zuständigkeiten und Möglichkeiten in diesem Bereich verfügen.

10.3 Gleichzeitig fordert der AdR die EU-Organe auf, mögliche Vorschläge für Gefahrenabwehrmaßnahmen, die direkte Auswirkungen auf die Organisation und Kofinanzierung der regionalen und lokalen Verkehrssysteme haben, rechtzeitig zur Erörterung und gegebenenfalls Stellungnahme vorzulegen.

11. **Güterverkehrslogistik in Europa - der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität**

11.1 Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission für die Konzipierung einer Rahmenstrategie als Antwort auf die Frage, auf welche Weise und mit welchen Mitteln die EU zur Optimierung des europäischen Verkehrssystems beitragen kann. Er weist allerdings darauf hin, dass die Logistik selbst nicht das Ziel, sondern nur eines der Instrumente zur Verwirklichung dieses Ziels ist. Gleichzeitig ist die Logistik wiederum aber keinesfalls ein Instrument für sich, kann sie doch erst nach dem Aufbau der grundlegenden Elemente des Verkehrssystems wie Infrastruktur, Telematik (Verkehrsinformationssysteme), Interoperabilität und geeignete Verkehrsmittel zum Tragen kommen. Der AdR verweist in diesem Zusammenhang auf die vorstehenden Ziffern dieser Stellungnahme über die Maßnah-

men, die seines Erachtens für eine Verbesserung der Bedingungen für den europäischen Verkehr ganz allgemein unerlässlich sind.

- 11.2 Der AdR begrüßt, dass die Europäische Kommission die Logistik in erster Linie als kommerzielle Tätigkeit sieht, ist es doch vor allem das Wirken der Marktkräfte, das zu einer besseren Auslastung der Transporteinheiten und zu einer effizienten Nutzung der Verkehrsstrecken beiträgt - mit anderen Worten: Es handelt sich hierbei um ein Instrument für eine bessere Verkehrswirtschaft und eine effiziente Verkehrsnutzung. Die Frage der Qualitätssicherung sollte den Verkehrsunternehmen bzw. den europäischen Verbänden im Verkehrssektor überlassen werden.
- 11.3 Der Ausschuss der Regionen ist aber der Ansicht, dass im Falle des Versagens der Marktkräfte auch ordnungspolitische Maßnahmen gerechtfertigt sein können, um das angestrebte Ziel einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilität und Güterverkehrslogistik zu erreichen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Abwicklung von Güterverkehren auf der Schiene ist ein flächendeckendes Netz für den Wagenladungsverkehr. Um dieses Angebot zu schaffen und in der Folge auch eine wirtschaftliche Auslastung sicherzustellen, sollte im Falle unzureichender Marktkräfte durch flankierende Rahmenbedingungen, wie etwa Förderungen oder ordnungspolitische Maßnahmen, eine - wenn auch zeitlich befristete - bewusste Privilegierung von Verkehrsmitteln eingerichtet werden, deren Unterstützung im Sinne einer in Einklang mit den umweltspezifischen lokalen und regionalen Gegebenheiten offensichtlich nicht zu umgehen ist.
- 11.4 Im Einklang mit seinen vorstehenden Aussagen stellt der AdR fest, dass die Logistik eines der Schlüsselinstrumente ist, um die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften dazu anzuhalten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, sodass der Verkehr in ihrem Gebiet schnell und effizient und mit möglichst wenig negativen Nebenwirkungen abgewickelt wird. Von großer Bedeutung ist zudem der Aufbau einer "Stadtlogistik", um die Umwelt in den städtischen Ballungsgebieten dank der Nutzung aller bewährten Verfahren zur Vermeidung von Überlastung zu verbessern.
- 11.5 Wie bereits erwähnt, besteht die Rolle der Städte und Regionen beim Logistikaufbau insbesondere in der Schaffung geeigneter Bedingungen vor Ort für den Verkehr, für Logistikinfrastruktur und für die Förderung der Einrichtung von Logistikzentren. Die EU kann in diesem konkreten Bereich nach Meinung des AdR über die Instrumente der Kohäsionspolitik und den Austausch von Wissen und bewährten Verfahren tätig werden.
- 11.6 Der AdR erachtet es als unerlässlich, die Hindernisse für eine bessere Nutzung der Logistik im Hinblick auf die Optimierung des europäischen Verkehrssystems zu ermitteln. Dazu zählen eine unzureichende Infrastruktur (Engpässe, fehlende Anbindungen, unzureichende Anbindung von Verkehrsknotenpunkten an andere Arten von Verkehrsstrecken, Mangel an öffentlichen Logistikzentren), unzureichende Kompatibilität der Verkehrseinheiten (namentlich zwischen der EU-15 und den neuen Mitgliedstaaten) sowie technisch-organisatorische Hindernisse (Informationsaustausch zwischen Spediteuren, einheitlicher Frachtschein usw.).

Bei dieser Aufgabe sollte die Europäische Kommission, namentlich die GD TREN, eine treibende Rolle übernehmen.

- 11.7 Der AdR hält es ferner für wesentlich, neue Leit- und Informationssysteme für den Verkehr (ERTMS, GALILEO usw.) zu entwickeln. Gleichzeitig gilt es jedoch, die Frage der Sicherheit der Datensysteme zu lösen, vor allem dann, wenn sie in Systemen mit offener Architektur zum Einsatz kommen.
- 11.8 Der AdR begrüßt die Ankündigung der Europäischen Kommission, die Fachausbildung und die Festlegung gemeinsamer europäischer Normen für die Kenntnisse und Qualifikationen der Arbeitnehmer im Logistikwesen zu untersuchen. In diesem Bereich ist allerdings eine Zusammenarbeit mit den Logistik- und Verkehrsunternehmen bzw. mit ihren Dachverbänden auf europäischer Ebene erforderlich.
- 11.9 Der AdR begrüßt ferner, dass die Europäische Kommission statistische Indikatoren für die Entwicklung des Logistiksektors erarbeiten will. Als einen Lösungsansatz könnte die Europäische Kommission ein System statistischer Indikatoren festlegen, mit denen sich die Entwicklung der Logistikketten, ihre Leistungsfähigkeit, ihre Nutzung usw. verfolgen und erfassen lassen.
- 11.10 Der AdR weist außerdem darauf hin, dass neben den vorrangigen Vorhaben der TEN-T der Schwerpunkt auf europäischer Ebene auf die Modernisierung und Entwicklung wesentlicher Verkehrs- und Logistikknotenpunkte gelegt werden sollte, d.h. auf öffentliche Logistikzentren, Verkehrsterminals und Häfen. Für eine bessere Nutzung der Logistik und eine stärkere Optimierung des europäischen Verkehrssystems ist gleichfalls auch die Überwindung der so genannten "letzten Meile", des letzten Wegstücks, von Bedeutung. Hierfür müssen Umschlag- und Endpunkte in der Logistikkette aufgebaut werden, und zwar in erster Linie durch die Anbindung der großen Logistikknotenpunkte an alle Arten von Verkehrsverbindungen, wobei diese Anbindung ausreichende Kapazitäten bieten muss.
- 11.11 Der AdR hält die Initiative der Europäischen Kommission für gemeinsame europäische Normen für intermodale Ladeeinheiten in der EU für wichtig. Es wäre außerdem sehr begrüßenswert, wenn die EU die Verringerung der Vielzahl unterschiedlicher Formate der Container und Wechselbehälter erreichen könnte, um die zulässigen Höchstabmessungen voll auszunutzen.
- 11.12 Der AdR betont, dass die Nutzung verschiedener Verkehrsträger im Rahmen einer einzigen Verkehrskette nicht nur eine Änderung in der Denkweise erfordert; sie wird oftmals auch durch materielle Schranken behindert. Insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten fehlen neben angemessenen Verkehrsstrecken und Umschlagplätzen für deren Anbindung auch die entsprechenden Transporteinheiten. Ein Instrument zur Verbesserung der Lage in diesem Bereich wäre beispielsweise eine günstige Kreditpolitik der EIB oder die Förderung des Fahrzeugankaufs bzw. des Baus von Terminals durch die EU.

- 11.13 Der AdR spricht sich des Weiteren für eine Überprüfung der Durchführbarkeit eines Aktionsplans zur Förderung des Ausbaus des Schienengüterverkehrsnetzes aus, möchte jedoch auf die Situation in den neuen Mitgliedstaaten aufmerksam machen. So viel versprechend diese Idee auch sein mag, so steht doch zu befürchten, dass es an Investitionen für ihre Umsetzung fehlen wird. Das Handeln der Mitgliedstaaten und Verkehrsunternehmen muss - mit Unterstützung der EU - auf die Koordinierung der Fahrzeiten im internationalen Güterverkehr ausgerichtet werden, um beispielsweise den Nachttransitverkehr bei geringerem Personenverkehrsaufkommen, d.h. Nachtsprünge, zu begünstigen.

Brüssel, den 14. Februar 2007

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Michel Delebarre

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Gerhard Stahl
