



**Ausschuss der Regionen**

**COTER-V-014**

**91. Plenartagung  
30. Juni/1. Juli 2011**

**STELLUNGNAHME  
des Ausschusses der Regionen**

**"WEISSBUCH:  
FAHRPLAN ZU EINEM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN  
VERKEHRSRAUM"**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- ist der Ansicht, dass zur Verwirklichung der Ziele des Weißbuches kurzfristigere Zwischenziele festgelegt werden sollten, um den politischen Verantwortungsträgern einen klaren Orientierungsrahmen für Maßnahmen im Rahmen ihres Mandats an die Hand zu geben;
- fordert die umfassende Internalisierung der externen Kosten mittels einer einheitlichen Besteuerung aller Verkehrsträger, wobei die Einnahmen aus dieser Steuer für die Einrichtung eines integrierten und effizienten Verkehrssystems bereitgestellt werden;
- betont, dass die in dem Weißbuch enthaltenen Ziele für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Seeverkehr nicht ehrgeizig genug sind, und fordert die Europäische Kommission auf, ein ehrgeizigeres Programm vorzuschlagen;
- unterstützt die Idee eines "blauen Gürtels" als ersten Schritt zur Einrichtung eines zuverlässigen Systems für Schiffsverkehrsdienste, das durch eine Wiederbelebung der Meeresautobahnen ergänzt werden soll, und bedauert, dass das Weißbuch 2011 im Vergleich zum Weißbuch 2001 in Bezug auf die Politik zur Förderung des Seeverkehrs ein Rückschritt ist;
- befürwortet stimulierende Maßnahmen für die Aufstellung von Plänen für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt und fordert eine stärkere Berücksichtigung der Verbindung zwischen der Verkehrspolitik und der Raumplanung;
- befürwortet den Vorschlag, europäische Anleihen zur Finanzierung der für die Verwirklichung der TEN-V notwendigen Verkehrsinfrastruktur aufzulegen;
- hält fest, dass die Internalisierung externer Effekte, die Beseitigung steuerlicher Verzerrungen und ungerechtfertigter Subventionen sowie ein freier und unverfälschter Wettbewerb Teil des künftigen europäischen Verkehrsmodells sein müssen, das Marktoptionen und Nachhaltigkeitsanforderungen unter einen Hut bringen kann.

Berichterstatter

António COSTA (PT/SPE), Bürgermeister von Lissabon

Referenzdokument

Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem  
KOM(2011) 144 endg.

## I. ALLGEMEINE EMPFEHLUNGEN

### DER AUSSCHUSS DER REGIONEN –

#### *Allgemeine Bemerkungen*

1. betont, dass in dem Weißbuch 2011 "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" die wichtigsten grundlegenden Fragen für die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik und der europäischen Verkehrssysteme aufgegriffen werden. Nach Ansicht des Ausschusses sollte die vorgeschlagene Verkehrspolitik auch die übergeordneten Ziele, die in der Europäischen Union im Rahmen der Europa-2020-Strategie festgelegt wurden, sowie die Ziele der ökologischen Nachhaltigkeit umfassen, die in erster Linie auf die Bekämpfung des Klimawandels ausgerichtet sind, und der Stärkung des sozialen und territorialen Zusammenhalts in einer globalen EU dienen;
2. verweist darauf, dass lokale und regionale Gebietskörperschaften in der Verkehrspolitik über wichtige politische Befugnisse verfügen. Sie sind nicht nur mitverantwortlich für u.a. die Instandhaltung des Straßennetzes, die Parkraumplanung, die Zugänglichkeit und den öffentlichen Verkehr, sondern sie überwachen auch die Einhaltung von Umweltnormen, wie etwa die Luftqualität. Ihre Einbeziehung über einen Multi-Level-Governance-Ansatz ist daher erforderlich;
3. macht darauf aufmerksam, dass im Weißbuch von Städten die Rede ist; schlägt vor, dass neben Städten auch die Stadtregionen und/oder Agglomerationen genannt werden. In mehreren Mitgliedstaaten geben weniger die Gemeindegrenzen, sondern eher die städtische Agglomeration die Richtung für die Mobilitätspolitik vor;
4. erachtet das Weißbuch 2011 als äußerst ehrgeizig, zumal – wenig überraschend – keines der Hauptziele des Weißbuchs aus dem Jahr 2001 vollkommen erreicht wurde. Für einige der hochgesteckten langfristigen Ziele sollten jedoch kurzfristigere Zwischenziele festgelegt werden, um den politischen Verantwortungsträgern auf nationaler und regionaler Ebene einen klaren Orientierungsrahmen für Maßnahmen im Rahmen ihres Mandats an die Hand zu geben;
5. stellt fest, dass die Entwicklung von Zukunftsvisionen notwendig und berechtigt ist, denn die Entscheidungen von heute werden den Verkehr in Jahrzehnten entscheidend mitbestimmen. Dabei darf aber nicht außer Acht geraten, dass Visionen über mehrere Jahrzehnte nur sehr unscharf sein können;
6. ist der Auffassung, dass das Gleichgewicht zwischen den einzelnen Verkehrsträgern unweigerlich an die Frage der Internalisierung der externen Kosten gekoppelt ist und direkt von der Entgelterhebung für die Infrastrukturnutzung beeinflusst wird; unterstützt ausdrücklich die

Vision des Weißbuches für ein transparentes und allgemein anwendbares Modell für die Berechnung der Infrastrukturentgelte, die auf alle Verkehrsträger Anwendung finden, und fordert die umfassende Internalisierung der externen Kosten und empfiehlt, sämtliche Einnahmen aus der Durchführung dieser europäischen Rechtsvorschriften, die auf eine bessere Einrechnung der externen Kosten (u.a. die Eurovignette-Richtlinie) abzielen, für die Einrichtung eines integrierten und effizienten Verkehrssystems bereitzustellen, ohne die spezifische Situation der Regionen in äußerster Randlage und der Inseln außer Acht zu lassen;

7. vertritt in diesem Zusammenhang und insbesondere in Bezug auf den Luft- und Seeverkehr die Ansicht, dass eine Balance zwischen der strikten Erhaltung der Umwelt und den gewaltigen Zusatzkosten anzustreben ist, die dies den Inseln und Regionen in äußerster Randlage verursacht, die voll und ganz auf diese Verkehrsträger angewiesen sind, sich aber stark um eine Minderung der Emissionen bemühen;
8. begrüßt, dass die Europäische Kommission die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Seeverkehr ausdrücklich fördert und gleichzeitig auf eine umfassende Internalisierung der externen Kosten wie Luftverschmutzung, Verkehrsüberlastung und Lärmbelastung für alle Verkehrsträger pocht;
9. stellt fest, dass sich die Europäische Kommission früher dahin gehend geäußert hat, dass die externen Kosten von Unfällen bereits gut durch die Versicherungsprämien der Versicherer internalisiert sind. Der Ausschuss stellt dies in Frage und fordert die Europäische Kommission daher auf, anwendbare Berechnungsmodelle für die Internalisierung von Unfallkosten vorzulegen, in denen sämtlichen Kosten, die ein Unfall verursacht, Rechnung getragen wird;
10. begrüßt ebenfalls, dass das Weißbuch auch Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigeren Reiseverhaltens, zur Stärkung der Bereitschaft zur Nutzung neuer Verkehrsträger und Technologien sowie zur Sicherstellung der Akzeptanz der umfassenden Internalisierung der externen Kosten in die Gesamtkosten der Mobilität umfasst. Die EU hat eine wichtige Aufgabe darin zu erfüllen, Verständnis und Akzeptanz für die Maßnahmen zu schaffen, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Lösung der Verkehrsprobleme in Ballungsgebieten ergreifen müssen;
11. bedauert, dass die Barrierefreiheit und die Mobilität der Bürger sowie die grundlegende Frage des territorialen Zusammenhalts im Verkehrsbereich in dem Weißbuch nicht ausreichend behandelt wurden, insbesondere in Bezug auf Regionen in Randlage, in äußerster Randlage sowie in Insellage. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum kann jedoch nur dann Wirklichkeit werden, wenn die Unternehmen und Bürger die gleichen Zugangsbedingungen zu allen Regionen vorfinden;
12. hält fest, dass der Ausschuss in seiner politischen Arbeit in den letzten zehn Jahren einen klaren Standpunkt zu den Grundsätzen und Maßnahmen vertreten hat, die die heutige Verkehrspolitik der EU leiten sollten, und ist daher der Meinung, dass diesem umfangreichen Wissens-

fundus bei der Gestaltung der Verkehrspolitik für die kommenden Jahr entsprechende Bedeutung beigemessen werden sollte;

13. stellt grundsätzlich fest, dass eine leistungsfähig sowie nachhaltig ausgerichtete emissionsarme Mobilität ein Bürgerrecht und gleichzeitig ein essenzieller Standortfaktor für Wirtschaft, Wohlstand und Lebensqualität ist. Um die Infrastrukturentwicklung effektiver zu gestalten, sollte die Vereinfachung des Planungsrechts gefördert werden;

## II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

### *Eine Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem*

14. begrüßt die in dem Weißbuch enthaltene Analyse der Trends und damit verbundenen Herausforderungen im Verkehrssektor für die kommenden Jahrzehnte. Eine solide Diagnose der Verkehrstrends ist eine Grundvoraussetzung für die richtigen verkehrspolitischen Weichenstellungen. In Bezug darauf werden in dem Weißbuch die meisten konzeptuellen Schwachstellen erörtert, die in die Debatte über die Zukunft des europäischen Verkehrssystems einfließen müssen;
15. empfiehlt jedoch, die Aussage der Europäischen Kommission "*Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option*" zu nuancieren, auch wenn der Verkehr von grundlegender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der EU ist. Der Verkehr muss selbstverständlich den Mobilitätsanforderungen der einzelnen Bürger entsprechen und den Handelsaustausch ermöglichen, doch sollte insbesondere bei den Unternehmen das Bewusstsein dafür noch geschärft werden, Fahrten stärker zu bündeln, Verlagerungspotenziale zu nutzen sowie Verfahren und Technologien einzusetzen, die helfen, das Verkehrsaufkommen zu optimieren (z.B. Telearbeit, Videokonferenzen, Standortoptimierung);
16. unterstützt die in dem Weißbuch aufgelisteten zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem und ihre Verwendung als Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60%; empfiehlt denn auch, dieses allgemeine Ziel in die im Weißbuch enthaltene Liste von Zielen aufzunehmen. Der Ausschuss schlägt außerdem vor, dass dieses allgemeine Ziel durch weitere Ziele ergänzt wird, die auf die Verringerung der Ölabhängigkeit, den Abbau der Lärmbelastung und die Eindämmung der Luftverschmutzung ausgerichtet sind;
17. befürwortet das Ziel einer Halbierung der Nutzung "mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW" im Stadtverkehr bis 2030 und eines vollständigen Verzichts auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050 sowie einer Erreichung einer im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030, teilweise über steuerliche Maßnahmen, auch wenn er diese Zielsetzung für sehr hochgesteckt hält. Der Ausschuss vertritt deshalb die Ansicht, dass Zwischenziele aufgestellt werden sollten, um einen Fahrplan für die Durchführung der

Maßnahmen, die Kontrolle der Umsetzung und die Bewertung der Ergebnisse festlegen zu können;

18. begrüßt, dass die Europäische Kommission das Nutzer- und das Verursacherprinzip voll zur Anwendung kommen lassen und so Wettbewerbsverzerrungen vermeiden will, die einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf der Grundlage der Internalisierung der externen Kosten beeinträchtigen, und unterstützt die umfassende Internalisierung der externen sozialen und ökologischen Kosten einschl. Unfälle, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Verkehrsüberlastung mittels einer einheitlichen Besteuerung aller Verkehrsträger, wobei die Einnahmen aus dieser Steuer für die Einrichtung eines integrierten und effizienten Verkehrssystems bereitgestellt werden;
19. ist erfreut, dass mehrere der Vorschläge, die er in seinen jüngsten Stellungnahmen zur Mobilität in der Stadt unterbreitet hat, in das Weißbuch aufgenommen wurden. Diesbezüglich befürwortet der Ausschuss das Ziel der Europäischen Kommission, Anregungen zur Optimierung und Minimierung von Individual- und Güterverkehr in den Städten zu schaffen, und schließt sich ihrer Meinung an, dass große Flotten städtischer Busse, Taxis und Lieferfahrzeuge der ideale Prüfstand für die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge sind. Die Europäische Kommission verweist zu Recht darauf, dass die Entwicklung und frühzeitige Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge unmittelbare Vorteile im Sinne einer Verringerung der Ölabhängigkeit sowie Vorteile für die Gesundheit durch bessere Luft in den Städten haben können;
20. befürwortet außerdem die Idee einer Verlagerung hin zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern, wobei gleichzeitig die Effizienz und Interoperabilität aller Verkehrsträger insgesamt verbessert werden soll. Allerdings sollten Maßnahmen zur Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers sorgfältig bewertet und vor dem Hintergrund eines fairen und transparenten Modells für die Gewährung der für das Verkehrswesen bereitgestellten Mittel abgewogen werden, da sonst die Gefahr besteht, Verkehrslösungen mit geringerer Effizienz zu fördern. Andererseits setzt die Nutzung alternativer Verkehrsträger das Vorhandensein geeigneter Infrastrukturen und Dienste voraus, die den heutigen Anforderungen genügen;
21. ist trotz der vorstehenden Anmerkungen der Meinung, dass die in dem Weißbuch aufgelisteten zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem eindeutig sehr ehrgeizig sind. Daher sollten unter Berücksichtigung der zusätzlichen strategischen Ziele, die die Europäische Kommission bereits festgelegt hat, auch Zwischenetappen und -ziele abgesteckt werden, an deren Aufstellung die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften mitwirken. Diese Zwischenziele sollten Teil eines Überwachungsprozesses sein, um die Umsetzung der in dem Weißbuch dargelegten Vision sicherzustellen;
22. betont, dass die europäische Verkehrspolitik in erster Linie auf dem Allgemeininteresse beruhen muss (gleicher Zugang für alle zu den Verkehrsträgern, Achtung der sozialen Rechte, Internalisierung der externen Kosten usw.);

23. weist darauf hin, dass in Ziffer 137 des dem Weißbuch beigefügten Arbeitsdokuments der Kommissionsdienststellen (SEK(2011) 391), das nur in einer Sprache veröffentlicht wurde, in Bezug auf die Überwachung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste festgehalten ist, dass die Europäische Kommission eine Initiative zur Einführung der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Wege der Ausschreibung vorschlagen wird, um die effiziente Bereitstellung qualitativ hochwertiger Dienste sicherzustellen. Im Rahmen dieser Initiative muss die Möglichkeit der lokalen Gebietskörperschaften gewahrt bleiben, unter bestimmten Bedingungen Dienstleistungen selbst ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb zu erbringen;
24. fordert die Europäische Union auf, die Verkehrspolitik in den 27 Mitgliedstaaten im Einklang mit der Multi-Level-Governance auch wirklich zu integrieren (Angleichung der nationalen Strukturen, Sicherstellung des Wettbewerbs auf der Grundlage des Allgemeininteresses, Steuerharmonisierung, Festlegung eines Rechtsrahmens, der auf den verschiedenen Subsidiaritätsebenen Anwendung findet);

*Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum*

25. verweist auf die Notwendigkeit, die Fragmentierung des europäischen Eisenbahnmarktes zu verringern, um ein effizientes Schienennetz zu schaffen, das hochwertige Dienstleistungen hinsichtlich Fahrtzeiten, Zuverlässigkeit und Kapazität bietet. In diesem Zusammenhang sollte eine nachhaltige und kosteneffiziente Lösung für die Einrichtung eines wettbewerbsfähigen europäischen Güterschienenverkehrsnetzes gefunden werden, das den besonderen Anforderungen dieser Verkehrsart entspricht. Außerdem sollten wesentliche technische Hindernisse wie unterschiedliche Spurbreiten abgebaut werden. Ferner liegt ganz klar auf der Hand, dass der Güterschienenverkehr und der Kurzstreckenseeverkehr und insbesondere die komplementäre Nutzung beider Verkehrsträger über das Potenzial verfügen, zur Anbindung der regionalen Wirtschaften in Regionen in Randlage beizutragen. In dieser Hinsicht und zur Gewährleistung des guten Funktionierens dieser nachhaltigen Verkehrsträger ist es ebenfalls notwendig, die Logistikknotenpunkte auszubauen, denn sie ermöglichen ein optimales Zusammenspiel der Verkehrsträger und machen das gesamte System erst wirkungsvoll. Zu vermeiden ist jedoch die ausufernde Verbreitung von Logistikeinrichtungen, die nicht über eine für die Herbeiführung von Inter- und Ko-Modalität im Verkehrssystem geeignete Ausstattung verfügen;
26. befürwortet die Idee einer Stärkung der europäischen Verkehrspolitik, die auf einem klaren, kohärenten, umfassenden und stabilen Rechtsrahmen für Benutzer und Betreiber, der Entwicklung fortschrittlicher Verkehrstechnologien und -lösungen sowie dem Auf- bzw. Ausbau einer angemessenen Infrastruktur beruht. Hierfür müssen der Binnenmarkt für Verkehrsdienste vollendet, die rechtlichen, administrativen und technischen Hindernisse für alle Verkehrsträger beseitigt, die Wettbewerbsvorschriften kontinuierlich gestärkt, die Dienstleistungsstandards verbessert und die Nutzerrechte ausgebaut werden;

27. betont, dass hierbei nicht nur die Fernverkehrsverbindungen, sondern auch die ihnen zugrunde liegenden regionalen Netze berücksichtigt werden sollten. Daneben müssen die Grenzregionen besonders beachtet werden, die mit ganz spezifischen Problemen belastet sind; zu nennen sind hier u.a. Unterschiede bei den Zahlungssystemen, technischen Verbindungen, Fahrplänen und den Rechtsrahmen;
28. weist allerdings darauf hin, dass die Öffnung des Schienenverkehrsmarktes noch nicht ausreichend fortgeschritten ist. Daher wird gefordert, dass die technischen und rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehrsmarkt verbessert und vereinheitlicht werden sollen. Zugleich sollte die Möglichkeit einer Kofinanzierung eingeführt werden;
29. unterstreicht, dass die Liberalisierung und der Eintritt neuer Akteure auf den Markt gegebenenfalls an die Einführung von Rechtsvorschriften zur Erhöhung des Marktanteils der Schiene gekoppelt sein müssen (insbesondere durch die Normung der Ausrüstung sowie die Vereinheitlichung der Fahrbedingungen und der Sicherheitsnormen im Schienennetz durch die europäischen Agenturen). Nur so können kreative und mannigfaltigere Dienstleistungen begünstigt werden, die dem Verbraucher zu Gute kommen und eine echte Verkehrsverlagerung anstoßen;
30. betont, dass die in dem Weißbuch enthaltenen Ziele für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und den Seeverkehr, mit denen der Marktanteil des Straßengüterverkehrs für Entfernungen über 300 km verringert werden soll, nicht ehrgeizig genug sind (Verringerung um 30% bis 2030 und um 50% bis 2050), und fordert die Europäische Kommission daher auf, ein ehrgeiziges Programm zur Einrichtung von "Rollenden Landstraßen" (RoLa) in ganz Europa vorzuschlagen. Nur mit dieser Art von Infrastruktur kann der Straßengüterverkehr für große Entfernungen langfristig völlig unterbunden werden, indem der territoriale Zusammenhalt, insbesondere mit den Ländern an der Peripherie der EU, gestärkt wird;
31. unterstützt die vollständige Durchführung der Initiative "Einheitlicher Europäischer Luftraum" und die Vollendung des Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste. Der Ausschuss unterstützt ebenfalls die Idee eines "blauen Gürtels" als ersten Schritt zur Einrichtung eines leistungsfähigen Systems für Schiffsverkehrsdienste, das durch das Konzept der Meeresautobahnen und ein neues Verständnis der Bedeutung von Schiffen als echte mobile Infrastruktur ergänzt werden soll;
32. vertritt die Auffassung, dass die Anbindung der Regionen in äußerster Randlage an den europäischen Kontinent und an benachbarte Drittstaaten besonders zu berücksichtigen ist. Das Erreichbarkeitsdefizit, unter dem diese Regionen schon immer leiden, ist von Nachteil für sie und hindert sie sowohl an der vollen Beteiligung am europäischen Binnenmarkt als auch an der Entwicklung der Wirtschaft in ihren Gebieten der regionalen Integration;



33. bedauert, dass das Weißbuch 2011 im Vergleich zum Weißbuch 2001 (mit dem das Konzept der Meeresautobahnen eingeführt wurden) in Bezug auf die Politik zur Förderung des Seeverkehrs ein Rückschritt ist, und hält es insbesondere für bedauerlich, dass die Liste der Initiativen im Anhang zu dem Weißbuch keinerlei Informationen über die Zukunft der Meeresautobahnen und des Marco-Polo-Programms enthält;
34. vertritt ebenso die Auffassung, dass Regionen, in denen auf Grund der topografischen Verhältnisse Verkehrsemissionen weitaus schwerwiegendere Auswirkungen mit sich bringen (wie Bergregionen) eigener Regelungen und Maßnahmen bedürfen, um das Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Auswirkungen so weit zu reduzieren, dass Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit sowie die Umwelt ausgeschlossen werden können;
35. vertritt ferner die Auffassung, dass weitere Anstrengungen unternommen werden sollten, um bessere und effizientere Verkehrslösungen zu fördern, die die Anbindung des kontinentaleuropäischen Raums an seine Inselgebiete und Regionen in äußerster Randlage sowie deren Anbindung an die Regionen jenseits der EU-Außengrenzen verbessern;
36. betont, dass neben dem Ausbau der Verbindungen zwischen Ost- und Westeuropa aus Gründen des Zusammenhalts und der Wettbewerbsfähigkeit auch effiziente Verbindungen zwischen Zentraleuropa und den EU-Außengrenzen sowie zu weiter entfernten Regionen gefördert werden müssen, die Europa mit dem Mittelmeerraum und dem Atlantik verbinden. Diesbezüglich verweist der Ausschuss auf die wesentliche Bedeutung der Häfen und Flughäfen und ihrer Hinterlandverbindungen für die Eingliederung der EU in den Weltmarkt, insbesondere in den Handel mit Afrika, Amerika und Asien, sowie auf das strategische Potenzial der atlantischen Inseln als Verkehrslogistikplattformen;
37. merkt an, dass ganz besondere Anstrengungen auch darauf verwendet werden, die fünf Hauptverkehrsachsen, die im Rahmen der Leitlinien für den Verkehr in Europa und den Nachbarregionen durch die Europäische Kommission definiert wurden, zielgerichtet auszubauen. In diesem Zusammenhang sind für die Zentralachse verstärkte Anstrengungen seitens der EU und den an dieser Achse liegenden Staaten einzufordern. Begrüßt wird die Zielstellung, das im Rahmen des TEN-V in Erarbeitung befindliche Kernnetz flexibel zu gestalten. Hierbei sind transparente Bewertungsmethoden erforderlich, die sowohl Sicherheit für die zu tätigen Investitionen als auch eine ständige Aktualisierung und Ergänzung des TEN-V absichern;
38. befürwortet den Vorschlag zur Änderung der Zeitnischenverordnung zur Förderung einer effizienteren Nutzung der Flughafenkapazität. Allerdings muss jedwede endgültige Entscheidung über neue Flugpläne sorgsam überdacht werden, insbesondere für Flughäfen in städtischen Gebieten, in denen die Umweltauswirkungen größer sind;

39. betont die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und die soziale Agenda miteinander in Einklang zu bringen und auf einem Sozialdialog aufzubauen, um Arbeitskämpfe zu vermeiden, die nachweislich in einigen Sektoren hohe wirtschaftliche Einbußen verursacht haben;
40. begrüßt die Initiativen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr durch einen umfassenden Ansatz aus politischen Maßnahmen, Rechtsvorschriften und Überwachung. Insbesondere die Förderung verbesserter Durchsuchungsmethoden, die es ermöglichen, eine höhere Zahl von Fluggästen bei möglichst geringer Belästigung und unter gleichzeitiger vollständiger Wahrung ihrer Grundrechte zu kontrollieren, ist von großer Bedeutung;
41. teilt die "Vision Null" für die Straßenverkehrssicherheit der Europäischen Kommission, betont jedoch, dass diese Vision viele Herausforderungen mit sich bringt. Hier muss ein differenzierter Ansatz verfolgt werden, indem z.B. die Verkehrsbelastung mit der Zahl der Unfallopfer in Beziehung gesetzt wird. Zwischen den Städten und Regionen bestehen nämlich große Unterschiede in Bezug auf die Zahl der Verkehrstoten und die bereits ergriffenen Maßnahmen. Die Städte und Regionen, die bereits wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Unfallopfer ergriffen haben, würden durch eine generelle Norm unverhältnismäßig belastet. Die Verwirklichung der Straßenverkehrssicherheit ist nicht nur von der Technologie, sondern auch vom menschlichen Verhalten abhängig. Der Ausschuss empfiehlt, die regelmäßigen Fahrzeugüberprüfungen zu harmonisieren und europaweit die Verkehrserziehung in die Programme der Fahrschulen aufzunehmen. Eine solche harmonisierte Überprüfung könnte auch auf andere Bereiche, wie etwa den Treibhausgasausstoß, angewandt werden. Die Änderung menschlicher Verhaltensmuster kann ebenfalls zur Verminderung des Verkehrsaufkommens führen und damit einen erheblichen Anteil an der Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten;
42. weist darauf hin, dass sich Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit auf bewährte Verfahren stützen sollten und dass Spielraum für die Abstimmung auf und Anpassung an die Gegebenheiten vor Ort gelassen werden muss; verweist in diesem Zusammenhang auch auf die frühere Stellungnahme des AdR zu den strategischen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020;
43. betont, dass hinsichtlich des Schienenverkehrs die Anwendung des ERTMS auf allen Eisenbahnlinien die Norm werden muss. Besondere Aufmerksamkeit ist hierbei den grenzüberschreitenden Strecken zu widmen, auf denen unterschiedliche Sicherheitssysteme noch Probleme bereiten;
44. bekräftigt diesbezüglich seine Unterstützung für die Idee der Vereinheitlichung der verschiedenen Definitionen schwerer Verletzungen, damit so die Wirksamkeit der Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit besser überwacht und bewertet werden kann. Der Ausschuss schlägt außerdem den Zugang zu und die Interoperabilität der Verkehrssünderregister vor, um in anderen Mitgliedstaaten begangene Verstöße angemessen ahnden zu können;

*Innovationen für die Zukunft – Technologie und Verhalten*

45. befürwortet ausdrücklich die in dem Weißbuch dargelegte Vision für eine europäische Forschungs- und Innovationspolitik für den Verkehr, in der gemeinsame Forschungsanstrengungen möglich sind, sowie die Bereiche, die dabei berücksichtigt werden müssen, namentlich Fahrzeugeffizienz durch neue Motoren, neue Werkstoffe und neue Konstruktionsweisen, Verwendung von umweltschonender Energie durch neue Kraftstoffe und Antriebssysteme sowie bessere Nutzung von Netzen und sichererer Betrieb durch Informations- und Kommunikationssysteme;
46. begrüßt den in dem Weißbuch enthaltenen Vorschlag, geeignete CO<sub>2</sub>-Abgasnormen für die Fahrzeuge aller Verkehrsträger festzulegen, Bestimmungen über die Interoperabilität von Aufladeinfrastrukturen für umweltfreundliche Fahrzeuge auszuarbeiten und Leitlinien und Standards für Betankungsinfrastruktur zu formulieren. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sollten in diese Maßnahmen einbezogen werden;
47. betont die Bedeutung einer EU-Politik zur Bewältigung der von Fahrzeugen verursachten Probleme an der Quelle durch Normen für Treibhausgasausstoß, Luftverschmutzung und Lärm sowie durch Normen zur Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit. Unverzichtbar ist dabei, dass die Einführung wesentlicher technischer Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik mit der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärm und Luftreinhalteung verzahnt werden;
48. ist der Meinung, dass Reiseverhalten und Fahrstil für die Verwirklichung der in dem Weißbuch festgelegten Ziele von erheblicher Bedeutung sind, und begrüßt daher sämtliche in diesem Weißbuch enthaltene Initiativen zur Schärfung des Bewusstseins für Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr und Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrweise. In Bezug auf das Reiseverhalten muss jedoch noch viel mehr unternommen werden, insbesondere im Hinblick auf die Vorbereitung der europäischen Reisenden von morgen, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, und die Schaffung der geeigneten Verkehrsinfrastruktur;

*Urbane Mobilität*

49. befürwortet die in dem Weißbuch dargelegten Vorschläge für Pläne für urbane Mobilität. Die Erstellung nachhaltiger Pläne für urbane Mobilität zumindest in größeren Städten war eine der Hauptforderungen des Ausschusses in seiner Stellungnahme zu dem einschlägigen Grünbuch;
50. verweist auf die Ansicht der Europäischen Kommission, dass ein großer Teil der externen Effekte des Verkehrssystems vorwiegend in dicht bebauten Gebieten anfällt. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften wissen am besten, wie derartige Probleme zu lösen sind. Daher ist es wichtig, dass sie auch über das Instrumentarium zur Problembeseitigung verfügen. Das Subsidiaritätsprinzip ist zu beachten, doch kann die EU die lokalen und

regionalen Gebietskörperschaften in deren Arbeit unterstützen, indem sie zu Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch anregt und Impulse für einen Einstellungswandel gibt;

51. befürwortet stimulierende Maßnahmen für die Aufstellung von Plänen für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt, wobei unter voller Achtung des Subsidiaritätsprinzips die diesbezügliche Entscheidungsbefugnis bei den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verbleiben sollte, und verweist bezüglich der Einführung eines neuen Finanzinstruments im Rahmen der Finanziellen Vorausschau 2014-2020, das eine Ko-Finanzierung von städtischen Mobilitätsplänen ermöglicht, auf seine frühere Stellungnahme. Die Einreichung einer Bewerbung für Audits zur urbanen Mobilität könnte z.B. zu einem Verfahren zur Einführung eines europäischen Preises beitragen, um herausragende und reproduzierbare Verkehrsinitiativen auszuzeichnen, und zwar im Rahmen einer Kennzeichnung entsprechend dem EU-weiten Konzept der "blauen Flagge", die an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben wird, wie dies der Ausschuss bereits in der Vergangenheit gefordert hat;
52. ist davon überzeugt, dass gut geplante Städte, die effizientere Produktionsverfahren annehmen und überflüssige Verkehrslösungen abschaffen, eine bessere Zugänglichkeit im Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehr fördern, und empfiehlt daher, Stadtplanung und Mobilitätsplanung besser aufeinander abzustimmen;
53. verfolgt abwartend die lokalen Initiativen, die die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren in Städten und Zufahrtsbeschränkungen vorsehen, und befürwortet die Einführung gemeinsamer technischer Standards, die die Interoperabilität gewährleisten, um zu vermeiden, dass diese lokalen Initiativen neue technische Hürden für die Freizügigkeit im Unionsgebiet schaffen;
54. betont die Schlüsselrolle technischer und organisatorischer Lösungen wie der Informationstechnologien zur Förderung neuer Mobilitätsmuster auf der Grundlage der Ko-Modalität sowohl im Personen- wie im Güterverkehr (z.B. intermodale elektronische Fahrscheinsysteme, intermodale Frachtdokumente, elektronische Routenplanung, Sendungsverfolgung und Lieferinformationen in Echtzeit), um die Nutzung der bestehenden Leichttransport-Fahrzeuge zu optimieren (gemeinsame Nutzung von Fuhrparks, Entwicklung von Elektrofahrzeugen für kurze Entfernungen, Fahrgemeinschaften, Carsharing, Verkehrsarchitektur und Anbindungen, vorrangige Nutzung von Bus und Straßenbahn). Die Governance des lokalen und regionalen Verkehrssystems ist von grundlegender Bedeutung, wird in dem Weißbuch jedoch ausgeklammert;
55. plädiert für die Festlegung einer Strategie zur Erreichung einer emissionsfreien Stadtlogistik unter Zusammenführung von Aspekten bezüglich Raumordnung, Schienen-, See- und Flussanbindung sowie Entgelten und fahrzeugtechnischer Normen durch die Förderung gemeinsamer öffentlicher Beschaffungen schadstoffarmer Fahrzeuge für gewerbliche Flotten (Lieferfahrzeuge, Taxis, Busse usw.);

56. fordert eine stärkere Berücksichtigung der Verbindung zwischen der städtischen Dimension der Verkehrspolitik und dem weitergefassten Konzept der Raumplanung, um nicht nur den öffentlichen Nahverkehr und die Infrastrukturen zu verbessern, sondern auch gegen die Ausdehnung der Städte anzugehen und die Beziehungen zwischen den Städten und ihrer direkten Umgebung (Stadt/Land) zu überdenken. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs gerichtet werden;

*Moderne Infrastruktur, intelligente Bepreisung und Finanzierung*

57. unterstützt als Teil der laufenden Überarbeitung der TEN-V-Politik die Einrichtung eines Kernnetzes strategischer europäischer Infrastruktur, das alle Regionen der Europäischen Union sowie die wichtigsten Verkehrs und Logistikknotenpunkte umfasst und dem einheitlichen europäischen Verkehrsraum Gestalt gibt. Allerdings müssen Engstellen beseitigt und geeignete Verbindungen zu den Weltmärkten sichergestellt werden;
58. merkt an, dass die Ziele des Weißbuches nur dann erreicht werden können, wenn die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dabei müssen die regionalen Besonderheiten des Zusammenhalts der einzelnen Mitgliedstaaten und die Verpflichtungen im Rahmen des Stabilitäts- und Wachstumspakts berücksichtigt werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Frage der Mittel für die EU-Verkehrspolitik und -infrastruktur aus Haushalts- und anderen Quellen in dem Weißbuch ausgeklammert wird. In diesem Sinne befürwortet der Ausschuss den Vorschlag, europäische Anleihen und Eurobonds als wichtigste Instrumente zur Finanzierung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur aufzulegen. Der Ausschuss betont, dass diese massiven Investitionen von einem echten politischen Willen auf höchster Ebene getragen sein müssen, ohne den die Ziele der europäischen Verkehrspolitik, die für die regionale Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich sind, reines Wunschdenken bleiben;
59. weist darauf hin, dass mit der Kohäsionspolitik als Teil eines integrierten Ansatzes für die regionale Entwicklung ganz eigene Ziele verfolgt werden und es somit nicht zweckdienlich ist, den Kohäsionsfonds zur Finanzierung der TEN-V-Politik heranzuziehen. Allerdings muss die Kohärenz zwischen den Infrastrukturvorhaben, die aus dem Kohäsionsfonds finanziert werden, und den Zielen der europäischen Verkehrspolitik gefördert werden;
60. betont die Notwendigkeit, die im künftigen EU-Haushalt für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehene Mittelausstattung zu überarbeiten und die Privatwirtschaft noch stärker und auf transparentere Weise zu Innovationen in den Verkehrssektor anzuhalten, und spricht sich auch für die Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente für den Verkehrssektor, insbesondere durch die Initiative für EU-Projektanleihen, aus;
61. hält fest, dass die Internalisierung externer Effekte, die Beseitigung steuerlicher Verzerrungen und ungerechtfertigter Subventionen und ein freier und unverfälschter Wettbewerb Teil des künftigen Modells sein müssen, das Marktoptionen und Nachhaltigkeitsanforderungen unter

einen Hut bringen kann, und unterstützt daher eine intelligente Preisgestaltung und Besteuerung zur vollständigen und obligatorischen Internalisierung externer Kosten im Straßen- und Schienenverkehr, für lokale Umweltverschmutzung und Lärmbelastung in Häfen und auf Flughäfen sowie für die Luftverschmutzung auf See, und befürwortet die Prüfung der obligatorischen Erhebung von Internalisierungsgebühren für alle Binnenwasserstraßen in der EU. Dem Mangel an Alternativen in Bezug auf die Verkehrsanbindung von Inseln und Regionen in äußerster Randlage sollte im Rahmen der Bepreisung bei der Internalisierung der externen Verkehrskosten Rechnung getragen werden;

62. betont jedoch, dass den besonderen Zwängen der Regionen in Randlage in den künftigen Rechtsvorschriften zur Internalisierung der externen Kosten Rechnung getragen werden muss (Eurovignette und Folgemaßnahmen). Jedwede Rechtsvorschrift, in dem dieser Nachteil aufgrund der Abgelegenheit nicht berücksichtigt wird, würde die Wirtschaftsakteure in diesen Regionen bestrafen;
63. unterstreicht, dass die für 2016 und 2020 gesteckten Ziele trotz der Bedeutung dieser Maßnahme sehr ehrgeizig und aufgrund früherer und aktueller Erfahrungen (z.B. die Eurovignette-Richtlinie) nur schwer erreichbar erscheinen;

#### *Die externe Dimension*

64. befürwortet ausdrücklich die im Weißbuch enthaltenen Aussagen zur externen Dimension und verweist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung der Ausdehnung der Binnenmarktregeln durch Mitarbeit in internationalen Organisationen, der Förderung europäischer Standards bezüglich technischer Sicherheit, Gefahrenabwehr, Schutz der Privatsphäre und Umweltschutz weltweit durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit sowie der Stärkung des verkehrspolitischen Dialogs mit wichtigen Partnern.

65. fordert die Europäische Kommission auf, das Konzept der internationalen Dimension des europäischen Verkehrssystems weiter auszubauen und die Mittelmeer- und Atlantikdimension der Verkehrspolitik umfassend zu berücksichtigen, die sich sehr wohl auf die Verkehrsentwicklung in der Europäischen Union auswirkt und ein grundlegendes Mittel zur Stärkung der unverzichtbaren Zusammenarbeit zwischen den beiden Mittelmeerküsten und für die wettbewerbsfähige und dauerhafte Integration in den Weltmarkt ist.

Brüssel, den 30. Juni 2011

Die Präsidentin  
des Ausschusses der Regionen

Mercedes BRESSO

Der Generalsekretär  
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

### III. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
<b>Referenzdokument</b>	KOM(2011) 144 endg.
<b>Rechtsgrundlage</b>	Artikel 307 Absatz 1 AEUV
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	Fakultative Befassung
<b>Schreiben der Kommission</b>	28. März 2011
<b>Beschluss der Präsidentin</b>	28. Januar 2011
<b>Zuständig</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik (COTER)
<b>Berichterstatter</b>	António COSTA (PT/SPE), Bürgermeister von Lissabon
<b>Analysevermerk</b>	6. April 2011
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	19. Mai 2011
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	19. Mai 2011
<b>Abstimmungsergebnis</b>	mehrheitlich
<b>Verabschiedung auf der Plenartagung</b>	30. Juni 2011
<b>Frühere Ausschusstellungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Stellungnahme zu dem Weißbuch <i>"Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"</i>, CdR 54/2001 fin<sup>1</sup>;</li><li>– Stellungnahme <i>"Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001"</i>, CdR 119/2006 fin<sup>2</sup>;</li><li>– Stellungnahme <i>"Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem Integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System"</i>, CdR 146/2009 fin.</li></ul>

---

<sup>1</sup> ABl. C 192 vom 12.8.2002, S. 8.

<sup>2</sup> ABl. C 146 vom 30.6.2007, S. 85.