



**Ausschuss der Regionen**

**COTER-VI/004**

**111. Plenartagung am 16./17. April 2015**

**ENTWURF EINER STELLUNGNAHME**

**Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011**

---

Hauptberichterstatter: **Spyros Spyridon (EL/EVP)**  
Gemeinderat von Poros

---

Auf Grund der späten Aufnahme in die Tagesordnung der Plenartagung wegen der Behandlung der Stellungnahme nach dem Hauptberichterstatterverfahren wird das vorliegende Dokument gemäß Artikel 15 Absatz 4 GO an die Mitglieder übermittelt.

**Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen:**

**Freitag, 27. März 2015, 15.00 Uhr** (Ortszeit Brüssel) unter Verwendung des Online-Systems auf dem Mitgliederportal (<http://www.cor.europa.eu/members>).

Es sind mindestens **6** Unterschriften erforderlich.

Referenzdokument

## **Entwurf einer Stellungnahme des Ausschusses der Regionen – Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011**

### **I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN<sup>1</sup>**

#### DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Verkehr als wesentlicher Faktor des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts

1. betont, dass die Mobilität von Personen und Gütern eine Voraussetzung für die Verwirklichung der grundlegenden Ziele der EU in Bezug auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt sowie die Vollendung des Binnenmarktes ist. Der Verkehr trägt zur Wettbewerbsfähigkeit Europas und seiner Regionen bei, und die EU ist in diesem Bereich weltweit führend;
2. weist auf die hohen anteiligen Kosten des Verkehrs bei Gütern und Haushalten hin: 13,2% der Ausgaben der Privathaushalte und bis zu 15% des Preises von Gütern entfallen auf den Verkehr. Zugleich ist der Verkehrssektor nach wie vor zu 96% auf Erdöl angewiesen, das in instabilen Regionen der Welt gefördert wird;
3. stellt fest, dass der Zeitraum seit der Vorlage des Weißbuchs für eine gründliche Bewertung der ergriffenen Maßnahmen zu kurz ist und dass keine Zwischenziele festgelegt wurden, was eine Bilanz erschwert. Vor dem Hintergrund der Neubesetzung der Kommission, der bevorstehenden Bewertung der Umsetzung des Weißbuchs sowie der sich rasch verändernden Rahmenbedingungen (Wirtschaftskrise, weitergehende geopolitische Entwicklungen mit Einfluss auf den Verkehrsbereich) erscheint gleichwohl eine Teilbilanz der bisherigen Entwicklungen angebracht;
4. stellt fest, dass die ehrgeizigen Ziele des Weißbuchs treibende Kraft für die Erzielung von Fortschritten darstellen; weist darauf hin, dass die Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Innovation und Sozialpolitik ineinander wirken; schlägt vor, diese Ziele mit Zielen zur Verringerung der Ölabhängigkeit, der Lärminderung und der Senkung der Luftverschmutzung zu verknüpfen;
5. legt der Europäischen Kommission nahe, bei ihrer Bilanz und bei der etwaigen Aktualisierung der Ziele neue Fragen zu berücksichtigen wie die geopolitischen Entwicklungen, die Verlagerung der Flüchtlingsströme, das Auftauchen neuer Konkurrenten sowie die besonderen Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten und in jeder Region. Sie sollte ferner Zwischenziele mit Blick auf die Zeit nach 2020 festlegen;

---

<sup>1</sup>

Es wird auf Artikel 55 Absatz 2 GO verwiesen, in dem es heißt: "*Stellungnahmen des Ausschusses zu Vorschlägen für Gesetzgebungsakte [...] müssen eine Einschätzung enthalten, inwieweit bei dem Vorschlag das Subsidiaritätsprinzip und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eingehalten werden.*"

6. begrüßt die Weitsicht, die die Europäische Kommission mit der Annahme einer Reihe von Legislativvorschlägen und -initiativen an den Tag gelegt hat, und fordert das Europäische Parlament und den Rat auf, die Verfahren zu beschleunigen, vor allem mit Blick auf die Maßnahmenpakete zum Schienenverkehr, zum Straßenverkehr und zur Hafropolitik;

#### Wechselbeziehung zwischen Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und Qualität des Verkehrs

7. betont die Bedeutung der Gebietskörperschaften für die Planung des städtischen Nahverkehrs sowie dessen entscheidenden Stellenwert für die Lebensqualität der Bürger und die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind für die Planung und Instandhaltung der Netze, die Parkmöglichkeiten, die Zugänglichkeit und die Kontrolle der Einhaltung der Umweltnormen zuständig; fordert eine aktivere Beteiligung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an den Entscheidungsfindungsverfahren;
8. weist darauf hin, dass die städtische Verkehrsplanung unmittelbar mit der Stadt- und Raumplanung zusammenhängt; regt erneut eine integrierte Planung auf der Ebene der Städte und ihres Umlands an (einschließlich der Preisgestaltung), bei der die EU nach wie vor eine beratende Rolle und keine Regulierungsfunktion haben sollte;
9. befürwortet die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fahrrad, Zufußgehen) für kurze Entfernungen, da dies die umweltfreundlichste, wirtschaftlich günstigste und oft auch schnellste Lösung ist. Geeignete Verkehrsnetze und die Förderung von Maßnahmen, die zu einem Umdenken führen, werden zu diesem Ziel beitragen;
10. betont, dass ein zufriedenstellendes Verkehrsnetz für demografisch und geografisch benachteiligte Regionen ein wesentliches Element zur Verwirklichung des Ziels des territorialen Zusammenhalts ist; hält eine umsichtige Planung für notwendig, bei der Umwelanforderungen, die Bedürfnisse der Erbringer von Verkehrsdienstleistungen sowie eine vernünftige Bepreisung unter einen Hut gebracht werden;
11. betont, dass der Gewährleistung eines hohen Niveaus der Verkehrsdienstleistungen für schutzbedürftige Gruppen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss;
12. betont den grundlegenden Zusammenhang zwischen der Bereitstellung eines zuverlässigen und flexiblen Verkehrssystems und der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusbranche;
13. verweist auf die Bedeutung der neuen Technologien für die Schaffung integrierter Verkehrslösungen für die Bürger, wobei das Ziel insbesondere sein muss, dass eine Reise vom Ausgangspunkt bis hin zum Zielort durchgängig geplant werden kann und dass zuverlässige Informationen rechtzeitig abgerufen werden können. Wenn bis 2020 erreicht werden könnte, dass für die gesamte Reise nur ein Ticket nötig ist, würde dies zur Senkung der Beförderungskosten und zur Verbesserung der erbrachten Dienstleistungen beitragen;

14. begrüßt die Fortschritte, die in Bezug auf die Fahrgastrechte erzielt wurden; stellt jedoch fest, dass die Bereitstellung von Informationen und die Fahrgastrechte selbst je nach Verkehrsmittel sehr unterschiedlich sind, und fordert mehr Vereinheitlichung im Interesse der Nutzer;
15. weist darauf hin, dass die mangelnde Harmonisierung der Vorschriften zwischen den Mitgliedstaaten zu Wettbewerbsverzerrungen führt, wodurch die Verkehrsbelastung möglicherweise verlagert wird, was wiederum ökologische, verkehrstechnische und administrative Auswirkungen hat;

Auf dem Weg zu einem integrierten, zuverlässigen, sauberen und sicheren Verkehrssystem in Europa

16. weist auf den unterschiedlichen Entwicklungsstand und die Fragmentierung des Verkehrsnetzes in den europäischen Regionen hin, insbesondere im Schienen- und Straßenverkehr. Die Stärkung des Wettbewerbs erfordert ein hochwertiges Verkehrsnetz sowie die Schaffung flexibler Finanzinstrumente;
17. befürwortet die Internalisierung der Kosten, bei der die geografischen und demografischen Besonderheiten sowie die erbrachten Leistungen der einzelnen Dienstleister zu berücksichtigen sind: unter diesem Gesichtspunkt müssen die Bestimmungen über die Eurovignette neu gefasst werden, sodass die Kosten pro Kilometer umgekehrt proportional zur Länge der von den Nutzern zurückgelegten Strecke sind;
18. nimmt die Fortschritte zur Kenntnis, die bei der Straßenverkehrssicherheit erzielt worden sind, stellt aber auch Unterschiede bei den Rechtsvorschriften und Standards zwischen den Mitgliedstaaten fest, beispielsweise beim Gefahrguttransport; fordert erneut ein wissenschaftliches Modell für die Internalisierung der Kosten, vor allem in Bezug auf Unfälle im Straßenverkehr;
19. begrüßt die Initiative "shift2rail" und die Förderung des "Blauen Gürtels", verweist jedoch zugleich darauf, dass der Verlagerung auf den Schienen- und Binnenschiffs- bzw. Seeverkehr trotz der Verkehrsüberlastung auf den Straßen und in der Luft noch nicht ausreichend vorangekommen ist. Schienen- und Schiffsverkehr können noch stärker zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Unfälle beitragen;
20. fordert die Mitgliedstaaten auf, als Reaktion auf den jüngsten Bericht des Europäischen Rechnungshofes Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen in der Schifffahrt zu ergreifen (Brücken, Schleusen, Breite von Flüssen usw.), diese Maßnahmen zu koordinieren sowie für die Vollendung der Infrastrukturprojekte und die Umsetzung der Instandhaltungsprogramme zu sorgen;
21. stellt fest, dass ein Hinweis auf den kombinierten Verkehr in Bezug auf Seeverkehr bzw. Binnenschifffahrt und Flugverkehr sowie auf die Entwicklung von Wasserflugzeugen fehlt, und fordert, dass all diese Aspekte in die Verkehrsplanung einbezogen werden;

22. unterstützt die Initiative zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums und fordert die Europäische Kommission auf, im Interesse des Wettbewerbs ein transparentes System für die Zuweisung von Zeitnischen zur besseren Auslastung der Flughäfen vorzulegen; weist auf das Problem der Verspätungen bei Abflügen und Ankünften hin, das zu steigenden Kosten führt, und fordert die Prüfung möglicher Umweltauswirkungen bei Erweiterung des Flugraums durch Schadstoffemissionen in die Troposphäre;
23. fordert koordinierte Maßnahmen zur Stärkung des multimodalen Verkehrs, vor allem durch Herstellung der entsprechenden Anbindung an die Umschlagplätze (Flughäfen, Häfen), und verweist auf die gebührende Koordinierung an den Grenzen der Mitgliedstaaten;
24. begrüßt besonders die Fortschritte, die bei der Ermittlung alternativer Quellen und Verfahren für die Finanzierung großer Verkehrsprojekte erzielt wurden, die eine langfristige Planung und Finanzierung erfordern;
25. betont, dass die technischen und rechtlichen Entwicklungen im gesamten Verkehrsbereich neue Fähigkeiten der Nutzer bedingen werden; fordert die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission auf, bei der Planung und Programmgestaltung zur vollständigen Umsetzung die Notwendigkeit ständiger Weiterbildung und deren Kosten zu berücksichtigen;
26. nimmt den rasanten Wandel der Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor zur Kenntnis und fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Vorschriften stärker zu harmonisieren, um die Bedingungen zu verbessern und unlauterem Wettbewerb vorzubeugen;
27. betont, dass für einen umweltschonenderen Verkehr auch Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie Forschung im Bereich sauberere Kraftstoffe und effizientere Motoren notwendig sind;

Europa muss sein erfolgreiches Verkehrsmodell exportieren

28. befürwortet erneut die internationalen Anstrengungen der Europäischen Union zum Export ihrer Verkehrsmodelle durch ihre aktive Mitarbeit in internationalen Foren.
29. Qualität und Sicherheit der europäischen Verkehrsnetze, die auf hohen Standards beruhen, sind ein Vorbild für Drittstaaten und tragen zugleich zur Sicherheit und Lebensqualität der Europäer selbst bei. Der Export der europäischen Modelle und die Erschließung der internationalen Märkte stärken zudem die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie;

30. stellt fest, dass der Verkehr ein besonders komplexer Sektor ist und unter anderem die Fragenkomplexe Infrastruktur, Informationstechnologien, Forschung und Innovation, Fahrzeugnormen und das Nutzerverhalten beinhaltet; fordert die Mitgliedstaaten und die Organe auf, die gebotene Aufmerksamkeit an den Tag zu legen, um die Koordinierung zwischen diesen verschiedenen Aspekten im Sinne eines optimalen Ergebnisses zu gewährleisten.

Brüssel, den

## II. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011
<b>Referenzdokument</b>	–
<b>Rechtsgrundlage</b>	Artikel 307 Absatz 3 EU-Vertrag, Artikel 41 Buchstabe c) GO
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	Artikel 43 GO
<b>Befassung durch den Rat/das EP/Schreiben der Kommission</b>	11. Februar 2015
<b>Beschluss des Präsidiums/Präsidenten</b>	9. März 2015
<b>Zuständige Fachkommission</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
<b>Berichtersteller</b>	Spyros SPYRIDON (EL/EVP) Gemeinderat von Poros
<b>Analysevermerk</b>	9. März 2015
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	–
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	–
<b>Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich/einstimmig angenommen)</b>	–
<b>Verabschiedung im Plenum</b>	voraussichtlich 16./17. April 2015
<b>Frühere Stellungnahme des AdR</b>	Stellungnahme "Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" – CdR 101/2011 fin. <sup>2</sup>
<b>Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle</b>	–

---

<sup>2</sup>

[ABl. C 259 vom 2.9.2011, S. 6-12.](#)