



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/257
"Halbzeitbilanz zum
Verkehrsweißbuch 2001"

Brüssel, den 15. März 2007

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu der

**"Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament:
Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent -
Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001"**
KOM(2006) 314 endg.

Die Kommission beschloss am 22. Juni 2006, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001"
KOM(2006) 314 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 21. Februar 2007 an. Berichtersteller war Herr BARBADILLO LÓPEZ.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 434. Plenartagung am 14./15. März 2007 (Sitzung vom 15. März) mit 144 gegen 3 Stimmen bei 24 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der allgemeine Kontext, in dem das Verkehrsweißbuch 2001 erarbeitet wurde, hat sich vollkommen anders weiterentwickelt als erwartet: Das Wirtschaftswachstum ist hinter den Erwartungen zurückgeblieben, die Ölpreise sind deutlich gestiegen, mit der Erweiterung hat die EU eine kontinentale Dimension erreicht, mit den neuen technologischen Entwicklungen wandelt sich der Verkehrssektor immer mehr zu einem Spitzentechnologiesektor, die Terrorisusgefahr ist ständig präsent, und der Modalsplit hat sich weiterentwickelt. All diese Aspekte machen eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik erforderlich.
- 1.2 Die übergeordneten Zielsetzungen der Verkehrspolitik haben sich jedoch nicht geändert: Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen, nachhaltigen, sicheren und umweltfreundlichen Personen- und Gütermobilität, die einen angemessenen Schutz der Nutzer sowie eine bessere Beschäftigungsqualität bietet. Sie stehen voll im Einklang mit der überarbeiteten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung, jedoch noch nicht mit den längerfristigen Zielen der überarbeiteten Strategie für nachhaltige Entwicklung und den Herausforderungen des Klimawandels. So fehlt es der Halbzeitbilanz insbesondere an einer kohärenten längerfristigen Strategie für die Erreichung des ersten Ziels des nachhaltigen Verkehrs, das in der überarbeiteten Strategie für nachhaltige Entwicklung zur "Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage" festgelegt wurde.
- 1.2.1 Der Ausschuss unterstützt zwar die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen, um die Effizienz der einzelnen Verkehrsträger zu erhöhen und ihren CO₂-Ausstoß zu verringern, fragt sich jedoch gleichzeitig, ob all diese Maßnahmen letztlich ausreichen werden, um die seitens Europa bis 2050 erforderliche Senkung der CO₂-Emissionen zu

erreichen. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission daher auf, dringlichst Studien darüber in Auftrag zu geben, welche Art von Maßnahmen zur längerfristigen Reduzierung der allgemeinen Nachfrage nach Verkehrsdiensten erforderlich sein könnten. Die Überlegungen sollten angemessene Preissignale ebenso wie die Neuausrichtung der Städte- und Raumplanungspolitik umfassen, um die Bereitstellung von Gütern und die Dienstleistungserbringung sowie den Zugang zu diesen direkt vor Ort zu fördern und die Abhängigkeit von der Personen- und Güterbeförderung über längere Strecken zu verringern. Ferner sollte die Frage aufgegriffen werden, wie eine breitere Diskussion in der Öffentlichkeit zu diesen Themen angestoßen werden könnte. Außerdem sollte überlegt werden, wie verantwortungsvolle Bürger und Unternehmen am besten zu einer langfristigen Nachhaltigkeit durch ihre eigenen Verkehrs- und Reiseentscheidungen und ihr diesbezügliches Verhalten beitragen können.

- 1.3 Die EU erstreckt sich über ein sehr vielfältiges Gebiet mit sehr unterschiedlichen geländespezifischen, territorialen und demografischen Merkmalen, in dem zentral gelegene Länder mit enormen Verdichtungserscheinungen und starkem Transitverkehr neben weitläufigen Regionen in Randlage bestehen, deren Infrastruktur nicht der gleichen ständigen Beanspruchung ausgesetzt ist. Der Ausschuss bekräftigt die Notwendigkeit, einen geografisch differenzierten Ansatz in die Verkehrspolitik aufzunehmen.
- 1.4 Der Ausschuss begrüßt die Zielsetzung des überarbeiteten Verkehrsweißbuches, das heißt die Optimierung jedes einzelnen Verkehrsträgers wie auch aller Verkehrsträger insgesamt unter Berücksichtigung der spezifischen Möglichkeiten jedes einzelnen Verkehrsträgers, um zu umweltfreundlicheren und effizienteren Verkehrssystemen zu gelangen, die eine nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern gewährleisten.
- 1.5 Nach Meinung des Ausschusses ist eine Verbesserung der Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern und eine Stärkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr sowie in der See- und Binnenschifffahrt erforderlich, um ihre Leistungsfähigkeit und Effizienz und folglich ihren Anteil am Modalsplit zu steigern und so ihre Rentabilität langfristig zu sichern. Außerdem können die Behörden die Koordinierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern fördern.
- 1.6 Der Ausschuss ist der Ansicht, dass der öffentliche Personenregionalverkehr (ÖPRV) auf der Straße als Instrument berücksichtigt werden sollte, um die Ziele der Europäischen Kommission wie Abbau der Verkehrsüberlastung, Verringerung der Umweltverschmutzung, Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und Stärkung der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, da dieser Verkehrsträger eine hohe Verkehrskapazität bietet und außerdem auch dazu beiträgt, die Rolle des öffentlichen Verkehrs im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (MIV) erheblich zu stärken.
- 1.7 Der Luftverkehrssektor hat zwar in den letzten zehn Jahren infolge der Marktöffnung einen Aufschwung erlebt, doch führen die uneinheitliche Umsetzung dieses dritten Maßnahmenpakets in den einzelnen Mitgliedstaaten und die Beschränkungen, die nach wie vor für die

innergemeinschaftlichen Luftverkehrsdienstleistungen gelten, zu Wettbewerbsverzerrungen. Daher ist eine Verbesserung der Funktionsweise des Binnenmarktes erforderlich.

- 1.8 Das Fehlen eines Seeverkehrs-Binnenmarktes hindert die EU daran, die Reglementierung des Binnenverkehrs zu optimieren und so den Binnenhandel zu erleichtern. Dies hat wiederum negative Auswirkungen auf die Eingliederung des Seeverkehrs in die modalen Logistikketten in der EU.
- 1.9 Der Verkehrssektor ist einer der wichtigsten Arbeitgeber in der EU, doch fehlt es an Arbeitskräften, was zu einem Anstieg der Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Drittländern geführt hat; daher sind weitere Anstrengungen nötig, um die Ausbildung, die Attraktivität der Verkehrsberufe und die Qualität der Beschäftigung im Verkehrssektor für junge Menschen zu verbessern, wobei die sozialen Interessenträger eine wichtige Aufgabe übernehmen müssen.
- 1.10 Die europäische Verkehrspolitik muss weiterhin auf die Harmonisierung im technischen, steuerlichen und sozialen Bereich für jeden einzelnen Verkehrsträger sowie alle Verkehrsträger insgesamt anheben, um einen Rahmen zu schaffen, in dem auch wirklich gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer herrschen.
- 1.11 Die Verbesserung der Dienstleistungsqualität ist von grundlegender Bedeutung, um die Verkehrsträger für die Nutzer interessant zu machen. Der Ausschuss begrüßt das Augenmerk, das bei der Überarbeitung des Verkehrsweißbuches den Rechten der Nutzer und insbesondere der Nutzer mit eingeschränkter Mobilität gewidmet wird, doch müssen dabei immer auch die Besonderheiten jedes einzelnen Verkehrsträgers berücksichtigt werden.
- 1.12 Der Schutz der Verkehrsträger muss ein vorrangiges Ziel für die Union sein. Hierfür ist die Ausweitung der Sicherheitsbestimmungen auf alle Verkehrsträger und -infrastrukturen erforderlich. Allerdings müssen unnötige Kontrollen vermieden und die Menschenrechte sowie das Recht auf Schutz der Privatsphäre der Nutzer gewahrt werden.
- 1.13 Der Verkehrssektor ist ein großer Verbraucher von Energie aus fossilen Brennstoffen. Daher muss die Verringerung der Abhängigkeit von diesen Brennstoffen ebenso wie der Abbau der CO₂-Emissionen vorrangiges Ziel sein. Zur Erreichung dieser Ziele ist unbedingt ein Programm "Forschung & Entwicklung & Innovation" für den Verkehrssektor auszuarbeiten und dafür eine entsprechende Mittelausstattung vorzusehen, um den Einsatz alternativer Energieträger insbesondere im Stadtverkehr zu optimieren und eine vor allem in steuerlicher Hinsicht differenzierende Politik auf den Weg zu bringen, die die Eingliederung und Nutzung neuer umweltfreundlicher Technologien begünstigt.
- 1.14 Die Infrastruktur bildet das physische Netz für die Entwicklung des Verkehrsbinnenmarktes. Ihre Optimierung muss auf zwei Herausforderungen abheben: Verringerung der Verkehrsüberlastung und Verbesserung der Zugänglichkeit durch die Ausschöpfung aller Finanzierungsmöglichkeiten.

1.15 Die Verkehrsinfrastruktur sollte insbesondere in städtischen Gebieten dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zuträglich sein. In der Investitionspolitik sollte der motorisierte Individualverkehr (MIV) schrittweise weniger darin einnehmen.

2. Einleitung und Vorschlag der Europäischen Kommission

2.1 Das Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission mit dem Titel "Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik"¹ wurde 1992 veröffentlicht und bezweckte in erster Linie die Schaffung eines Verkehrsbinnenmarktes, um über die Öffnung des Marktes die Mobilität ganz allgemein zu erleichtern. Mit Ausnahme des Schienenverkehrs wurden die Ziele innerhalb von zehn Jahren im Großen und Ganzen erreicht.

2.2 Im September 2001 legte die Europäische Kommission ein neues Weißbuch mit dem Titel "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"² vor, in dem die 60 Maßnahmen vorgeschlagen wurden, um eine Ausgewogenheit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern herbeizuführen, die Engpässe zu beseitigen, die Nutzer in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen und die Auswirkungen der Globalisierung zu bewältigen.

2.3 Zur Beschleunigung der Beschlussfassung und Überprüfung der erzielten Ergebnisse wurde in dem Verkehrsweißbuch 2001 ein Mechanismus für die Überarbeitung festgelegt, dem zufolge die Europäische Kommission einen Zeitplan mit konkreten Zielen vorlegen, 2005 über die Durchführung der im Weißbuch verankerten Maßnahmen insgesamt Bilanz ziehen und gegebenenfalls Änderungen vornehmen sollte. Das Ergebnis ist die vorliegende Kommissionsmitteilung, die Gegenstand dieser Stellungnahme ist.

2.4 Der Ansatz für die Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch 2001 beruht u.a. auf der Neuausrichtung der Nachfrage im Verkehrsbereich nach umweltfreundlicheren Verkehrsträgern, insbesondere im Fern- und Stadtverkehr sowie auf überlasteten Strecken. Außerdem müssen alle Verkehrsträger umweltfreundlicher, sicherer und energiesparender werden.

2.5 Die Mitteilung der Europäischen Kommission "Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001" wurde auf der Grundlage einer im Jahr 2005 durchgeführten Konsultation ausgearbeitet. Im Rahmen dieser Konsultation wurden die zentrale Bedeutung des Verkehrs für das Wirtschaftswachstum und die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der politischen Maßnahmen unterstrichen.

¹ KOM(92) 494 vom 2.12.1992: Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik: "Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität".

² KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001: "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft".

- 2.6 Die übergeordneten Zielsetzungen der Verkehrspolitik haben sich nicht geändert: Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen, nachhaltigen, sicheren und umweltfreundlichen Personen- und Gütermobilität, die einen angemessenen Schutz der Nutzer sowie eine bessere Beschäftigungsqualität bietet. Diese Zielsetzungen stehen voll und ganz in Einklang mit der überarbeiteten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung sowie mit der überarbeiteten Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.
- 2.7 Zur Erreichung dieser Ziele dürfte die Innovation eines der wichtigsten Instrumente sein: Einrichtung intelligenter Verkehrssysteme auf der Grundlage der Kommunikationstechnologien, technologisch fortgeschrittene Motoren für eine bessere Energieeffizienz und Förderung und Verwendung von Alternativkraftstoffen.
- 2.8 Das Kernstück der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch ist jedoch die "Co-Modality", das heißt die effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, mit der eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen erreicht werden kann. Sie wird als bester Garant für die Sicherstellung einer hohen Mobilität wie auch Umweltfreundlichkeit ausgewiesen.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der Ausschuss bekräftigt den in seiner Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch 2001 vom 19. Juni 2002 dargelegten Standpunkt, dass in den im Rahmen dieser Halbzeitbilanz vorgeschlagenen Zusatzaßnahmen klar festgehalten werden muss, dass aufgrund der Entwicklungen im Verkehrssektor sowie des Wandels der wirtschaftlichen, politischen und sozialen Gegebenheiten in der EU die Gemeinschaftspolitik effizient und umgehend an die in den letzten fünf Jahren erfahrenen Änderungen und absehbare künftige Entwicklungen angepasst werden muss.
- 3.2 Der Ausschuss unterstützt außerdem die Maßnahmen zur Verbesserung der technologischen Möglichkeiten für innovative Lösungen, die direkt zu den vorrangigen europäischen Zielen in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit, Umwelt und Soziales beitragen.
- 3.3 Es ist von einem ganz anderen Szenario als bei der Ausarbeitung des Verkehrsweißbuches 2001 auszugehen: ein hinter den Erwartungen bleibendes Wachstum, geopolitische Spannungen, Anstieg der Ölpreise, die Auswirkungen der EU-Erweiterung, die Globalisierung, die neuen technologischen Entwicklungen, die konstante Terrorgefahr und die Weiterentwicklung des Modalsplits. Die Kommissionsmitteilung zielt auf eine Anpassung der europäischen Verkehrspolitik an die gegenwärtige Lage ab, die für das Wachstum und neue Maßnahmen maßgeblich ist.
- 3.4 Die Halbzeitbilanz des Weißbuches aus dem Jahr 2001 ist jedoch nicht nur wegen dieses neuen Szenarios erforderlich, sondern auch aufgrund der notwendigen Fortführung der im Weißbuch abgesteckten europäischen Verkehrspolitik. Die Überarbeitung des Weißbuches muss in gleichem Maße auf eine Verkehrspolitik abheben, die auf die Optimierung aller Verkehrsträger durch Maßnahmen abzielt, mit denen diese wettbewerbsfähiger, nachhaltiger,

sozial tragfähiger, umweltfreundlicher und sicherer gemacht werden, wobei ihre Nachhaltigkeit eng an den wirtschaftlichen Fortschritt und an das Wirtschaftswachstum sowie an die erforderliche Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger gekoppelt sein muss, die von den Behörden gefördert werden kann.

- 3.5 Außerdem unterliegt der Verkehr sinnvollerweise in vergleichbarem Maße für alle Verkehrsträger den auf dem Konzept des "nachhaltigen Verkehrs" beruhenden Umweltvorschriften. Dennoch ist festzuhalten, dass die von der Europäischen Kommission in Anhang II, Teil 3 der Mitteilung angeführten Studien zur Thematik Verkehr und Umwelt nicht nach den einzelnen Verkehrsträgern im Straßenverkehrssektor gegliedert sind, um so zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu differenzieren, woraus deutlich zu erkennen gewesen wäre, welche negativen Auswirkungen insbesondere die intensive und unbegrenzte Fahrzeugnutzung u.a. auf die Verkehrsbelastung, die Sicherheit, die Umweltverschmutzung und den Energieverbrauch hat.
- 3.6 Angesichts der Fortführung dieser Verkehrspolitik vertritt der Ausschuss die Ansicht, dass eine realistischere Haltung am Platze ist, und zwar:
- a) Erleichterung der Rechtsetzung zur Schaffung von Navigationssystemen für den Seeverkehr und eines Schienenverkehrssektors mit reguliertem Wettbewerb als Mittel zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit und Effizienz;
 - b) Konzipierung von spezifischen Maßnahmen zur Bewältigung der Auswirkungen des Straßenverkehrs aufgrund von Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung, die hauptsächlich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zuzuschreiben sind, in Verbindung mit dem von der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2000-2020 erwarteten ungebremsten Zuwachs, mit denen die Negativfolgen eines derartigen Zuwachses gemildert werden können (neue Infrastruktur, neue Technologien usw.);
 - c) der ÖPNV ist zur Erreichung der mit diesen Maßnahmen verfolgten Ziele unentbehrlich;
 - d) genaue Ermittlung der Auswirkungen von Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen auf die Sicherheit, die Umwelt, die Arbeitsbedingungen und die Wirtschaft.
- 3.7 Daher ist die auf der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dieser beiden Sektoren beruhende Stärkung der Leistungsfähigkeit und Effizienz des Seeverkehrs, der Binnenschifffahrt und des Schienenverkehrs unerlässlich. Es gilt, die Koordinierung und Intermodalität zu fördern und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um auch weiterhin die Bereitstellung entsprechend flexibler und erschwinglicher Dienstleistungen zu sichern.
- 3.7.1 Eine weitere Schwachstelle der bisherigen Studien besteht aber auch darin, dass sie nicht unmittelbar das in der überarbeiteten Strategie für nachhaltige Entwicklung festgelegte grundlegende Ziel der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage angehen. Außerdem betrachten sie auch nicht eingehend die Auswirkungen der Herausforderungen des Klimawandels und der Größenordnung der in den nächsten 50 Jahren erforderlichen Senkung des CO₂-Ausstoßes. Angesichts des raschen Mobilitätsanstiegs in den letzten 50 Jahren und

des offensichtlich anhaltenden Wunsch nach noch mehr Ortsveränderung (sowohl in Europa und in noch stärkerem Maße in den Entwicklungsländern), bezweifelt der Ausschuss ernsthaft, dass die für die Verhütung einer Klimakatastrophe vom Verkehrssektor zu leistende Senkung des CO₂-Ausstoßes allein durch die Förderung einer größeren Energieeffizienz bei den einzelnen Verkehrsträgern und eine Optimierung des Gleichgewichts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden kann, so wünschenswert all diese Ziele auch sein mögen. Die Europäische Kommission muss dringlichst Studien darüber in Auftrag geben, welche Art von Maßnahmen demnächst erforderlich sein werden, um von einer wachsenden Nachfrage nach immer größerer Mobilität abzuhalten. Diese Maßnahmen sollten u.a. geeignete Preissignale und entsprechende Städte- und Raumplanungskonzepte beinhalten, um auf eine stärkere Güterlieferung und Dienstleistungserbringung jedweder Art vor Ort hinzuwirken, die den Erwartungen der Menschen entsprechen, so dass sie nicht mehr immer größere Strecken zurücklegen müssen, um ihren Versorgungsbedarf zu decken. Außerdem sollten in diesem Zusammenhang auch Überlegungen darüber angestellt werden, wie eine breitere Diskussion in der Öffentlichkeit zu diesen Themen angestoßen werden könnte und wie verantwortungsvolle Bürger und Unternehmen am besten zu einer langfristigen Nachhaltigkeit durch ihre eigenen Verkehrs- und Reiseentscheidungen und ihr diesbezügliches Verhalten beitragen können.

- 3.8 Die Verkehrspolitik muss auf Qualität, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Effizienz des Verkehrs und Gewährleistung der Möglichkeit der Verkehrsträgerwahl für die Nutzer setzen. Der Verkehr muss wirtschaftlich rentable und sozial nachhaltige Flächendeckung erreichen, wobei die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und das im Vertrag verankerte Recht auf Mobilität nicht außer Acht gelassen werden dürfen.
- 3.9 Die Bevölkerung im Hoheitsgebiet der EU ist ungleichmäßig verteilt. Im Durchschnitt leben 116 Einwohnern pro km², doch reicht das Spektrum von 374 Einwohnern pro km² in den Niederlanden bis zu 15 bis 21 Einwohnern pro km² in den nordischen Mitgliedstaaten. Der Anteil der Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung jedes Landes ist ebenfalls unterschiedlich, der europäische Durchschnitt liegt bei 80%, die Bandbreite reicht in den Ballungsgebieten von 97,2% in Belgien bis zu 59,9% in Griechenland. Es gilt, die Problematik der Nutzer in ländlichen Regionen zu betonen, die auf den Verkehr angewiesen sind.
- 3.10 Der Ausschuss bekräftigt die Notwendigkeit, einen geografisch differenzierten Ansatz in die Verkehrspolitik aufzunehmen, da sich die EU über ein sehr vielfältiges Gebiet mit sehr unterschiedlichen geländespezifischen, territorialen, demografischen usw. Merkmalen erstreckt, in dem zentral gelegene Länder, innerhalb derer es wiederum Gebiete mit enormen Verdichtungserscheinungen und starkem Transitverkehr gibt, neben ländlichen oder weitläufigen Regionen in Randlage bestehen, deren Infrastruktur nicht der gleichen ständigen Beanspruchung ausgesetzt ist. Beide Konstellationen müssen in der europäischen Verkehrspolitik differenziert und ihren spezifischen Bedürfnissen entsprechend behandelt werden.

- 3.11 Neben dieser Problematik gibt es noch das Problem der Gebiete in Randlage, fernab der großen Ballungsräume und Industriestandorte, die bedingt durch die Nachteile ihrer Randlage mit höheren Transportkosten und folglich höheren Herstellungs- und Vertriebskosten für ihre Erzeugnisse konfrontiert sind. Der Ausschuss ist daher der Ansicht, dass die Verbesserung der Erreichbarkeit eine vorrangige Maßnahme sein muss, um die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes oder einer Region zu erhöhen und den territorialen Zusammenhalt zu stärken.
- 3.12 Sowohl die Kommissionsmitteilung als auch das Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2001 sind Dokumente, in denen folgende Punkte detailliert herausgearbeitet wurden: a) die wirtschaftlichen, finanziellen und haushaltstechnischen Analysen bezüglich der Probleme, die angegangen werden müssen, sind nicht klar erkennbar; b) die Verkehrspolitik der EU misst der Wettbewerbsregulierung nicht das Gewicht bei, das sie ihr einräumen sollte; c) in den Umweltstudien und weiteren Bereichsstudien sollte eine detailliertere Differenzierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsarten vorgenommen werden, um die Auswirkungen und etwaige Abhilfen zu untersuchen.

Der Ausschuss hält es für erforderlich, Konzertierungsmaßnahmen auf den Weg zu bringen, mit denen nach erfolgter Problemanalyse Initiativen festgelegt werden, um künftig für einen kohärenten und nachhaltigen Verkehr in der EU zu sorgen.

- 3.13 In der Kommissionsmitteilung ist festgehalten, dass die meisten im Weißbuch genannten Maßnahmen vorgeschlagen oder bereits angenommen wurden. Eine Beschreibung sowie eine Bewertung der Auswirkungen sind Anhang 3 zu entnehmen, der allerdings der Kommissionsmitteilung nicht beiliegt. Der Ausschuss fordert, eine detaillierte Liste im Zeitverlauf der angenommenen Maßnahmen und ihrer Auswirkungen in die Kommissionsvorlage aufzunehmen oder explizit die Website anzugeben, auf der diese veröffentlicht werden.

4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Zum Zwecke einer systematischen Analyse der Mitteilung zur Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch 2001 werden nachstehend der Gliederung Aufbau der Kommissionsmitteilung folgend die allgemeinen Aspekte beleuchtet, zu denen nach Meinung des EWSA konstruktive Anmerkungen angezeigt erscheinen.

4.2 **Nachhaltige Mobilität im Binnenmarkt - Verbindungen schaffen**

- 4.2.1 Die Europäische Kommission betont, dass *"der EU-Binnenmarkt das Hauptinstrument zur Gewährleistung einer vitalen Verkehrsbranche ist, die Wachstum und Arbeitsplätze schafft. Wie sich im Luftverkehrsbereich und anderen Bereichen wie der Telekommunikation gezeigt hat, ergeben sich aus der Liberalisierung des Binnenmarktes Anreize für Innovationen und Investitionen, die zur Bereitstellung besserer Dienstleistungen zu niedrigeren Kosten führen. Derselbe Erfolg lässt sich auch im gesamten Verkehrsbereich erzielen."* Im Luftverkehr waren ein größeres Angebot für die Nutzer und billigere Flugtarife die Folge.

- 4.2.2 Straßenverkehr: Für eine objektive Analyse der Probleme im Straßenverkehr muss eine Differenzierung bezüglich verschiedener Verkehrsarten und Besonderheiten des Straßenverkehrs vorgenommen werden, da der Großteil des europäischen Transports auf der Straße abgewickelt wird, und zwar 44% des gesamten Güterverkehrs und 85% des Personenverkehrs. Der Kfz-Bestand³ in der EU-25 stellt sich wie folgt dar: 212 000 000 Individualfahrzeuge, 30 702 000 Lastkraftwagen, 25 025 000 zweirädrige Fahrzeuge und 719 400 Linien- und Reisebusse, womit eindeutig bewiesen ist, wer der grundlegende Verursacher der schwerwiegenden Probleme der Verkehrsüberlastung und der Umweltverschmutzung ist.
- 4.2.2.1 In der Mitteilung wird nicht auf den öffentlichen Personenregionalverkehr auf der Straße eingegangen, wodurch der als mögliche Lösung in Frage kommende Umstieg von Individualfahrzeugen auf diesen Verkehrsträger stark benachteiligt wird und Einsparungen jeglicher Art in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz, Flächennutzung, Flexibilität usw. behindert oder gar unmöglich gemacht werden. Nach Meinung des Ausschusses sollte diese Verkehrsart berücksichtigt werden, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Hierfür muss eine Regelung auf den Weg gebracht werden, mit der ein regulierter Wettbewerb geschaffen werden kann, um die Einrichtung neuer Überlandliniendienste auf der Straße zu verhindern, die ja den Bestimmungen für Werbung und Wettbewerb der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union unterliegen müsste.
- 4.2.2.2 Die Europäische Kommission prüft die Verringerung der zu großen Unterschiede bei der Besteuerung von Kraftstoffen für den Straßenverkehr, anstelle diese Problematik mit der Einrichtung einer gemeinsamen Steuerpolitik für alle Verkehrsträger global anzugehen, in deren Rahmen kein Verkehrsträger benachteiligt wird, sondern alle Verkehrsträger gleichgestellt sind.
- 4.2.3 Schiienenverkehr: Der Marktanteil des Schienenverkehrs am Personenverkehr ist seit 1970 von 10% auf 6% und am Güterverkehr von 21% auf 8% zurückgegangen. Internationale Güterzüge durchqueren die EU mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h. Die Hauptprobleme des Schienenverkehrs sind der Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, die Interoperabilität der verschiedenen Systeme und seine Spezialisierung auf bestimmte Transporte.
- 4.2.3.1 Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs ist nach Meinung des EWSA die einzige Möglichkeit, die gewünschte Effizienz und Wirksamkeit zu erreichen und folglich die Nachfrage nach diesem Verkehrsträger zu steigern und ihn so langfristig wieder rentabel zu machen. Dies erfordert die gründliche Überarbeitung des EU-Regelwerks für diesen Verkehrsträger und seine Anwendung in den einzelnen Mitgliedstaaten.

³ "Energy and transport in figures 2005" - Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Kommission.

- 4.2.3.2 Wie der Ausschuss aber bereits in seiner Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch 2001⁴ betont hat, befürwortet er die Anwendung des Grundsatzes des "geregelten Wettbewerbs" für die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse wie für den öffentlichen Schienen- und Straßenpersonenverkehr, die - wie in Artikel 16 EG-Vertrag festgehalten - für die Förderung des sozialen und territorialen Zusammenhalts von grundlegender Bedeutung sind.
- 4.2.4 Luftverkehr: Der mit den Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 (drittes Maßnahmenpaket für den Luftverkehrsbinnenmarkt) geschaffene liberalisierte Markt hat den Wandel der Luftverkehrsdienstleistungen begünstigt und diese effizienter und erschwinglicher gemacht. Die uneinheitliche Umsetzung dieses dritten Maßnahmenpakets in den einzelnen Mitgliedstaaten und die Beschränkungen, die nach wie vor für die innergemeinschaftlichen Luftverkehrsdienstleistungen gelten, führen jedoch zu Wettbewerbsverzerrungen (z.B. unterschiedliche Anforderungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen, Benachteiligung von Drittländern bei der Routenbedienung, Benachteiligung von Fluggesellschaften aufgrund ihres "Herkunftslandes"). Daher sind die Überprüfung der Funktionsweise des Binnenmarktes und die Vornahme der notwendigen Anpassungen zur Beseitigung dieser Wettbewerbsverzerrungen erforderlich, mit denen der Regulierungsrahmen für den einheitlichen Luftraum geschaffen und auch ergänzt werden kann, der für einen effizienteren Luftverkehr in der EU sorgen wird.
- 4.2.5 Seeverkehr: Mehr als 90% des Verkehrs zwischen der EU und dem Rest der Welt erfolgt über Seehäfen; mehr als 40% des innereuropäischen Verkehrs wird auf dem Seeweg abgewickelt. Der Seeverkehr, insbesondere der Kurzstreckenseeverkehr, hat einen ähnlichen Zuwachs wie der Straßenverkehr verzeichnet und verfügt dank der aufgrund der Erweiterung enormen EU-Küste über ein großes Entwicklungspotenzial. Nach Ansicht des Ausschusses muss die Europäische Kommission die Seeverkehrsströme verfolgen und die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sich dieser Entwicklung⁵ anzupassen.
- 4.2.5.1 Das Fehlen eines Seeverkehr-Binnenmarktes, das darauf zurückzuführen ist, dass die Seestrecken zwischen den Mitgliedstaaten aufgrund der internationalen Vorschriften als "Außenstrecken" angesehen werden, hindert die EU daran, die Reglementierung des Binnenverkehrs zu optimieren und den Binnenhandel zu erleichtern. Dies hat wiederum negative Auswirkungen auf die Eingliederung des Seeverkehrs in die modalen Logistikketten in der EU.
- 4.2.5.2 Eine stärkere Integration der Hafendienste ist nach Meinung des EWSA Grundvoraussetzung für die Konzipierung und Umsetzung einer gemeinsamen Seeverkehrspolitik, die zur Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsseeverbindungen und dem Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs beiträgt und so die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs innerhalb der Logistikkette steigert, wodurch wiederum die nachhaltige Mobilität gestärkt werden könnte.

⁴ Siehe EWSA-Stellungnahme zu dem Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (ABl. C 241 vom 7.10.2002).

⁵ Siehe auch EWSA-Initiativstellungnahme zum Thema "Die Erreichbarkeit Europas auf dem Seeweg: Entwicklung und vorausschauende Weichenstellungen" (ABl. C 151 vom 28.6.2005).

4.3 Nachhaltige Mobilität für den Bürger - zuverlässiger und sicherer Verkehr

4.3.1 Beschäftigungsbedingungen: Der Verkehrssektor ist einer der wichtigsten Arbeitgeber in der EU, sind doch 5% aller Arbeitnehmer in diesem Sektor beschäftigt; und auch das Beschäftigungsniveau hat sich stabilisiert. In einigen Bereichen wie dem Schienen- oder Straßenverkehr fehlt es an qualifizierten Arbeitskräften, was zu einem Anstieg der Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Drittländern geführt hat. Der Ausschuss teilt die Ansicht der Europäischen Kommission, dass weitere Anstrengungen nötig sind, um die Ausbildung und die Qualität der Beschäftigung für die Arbeitnehmer in diesem Sektor zu verbessern und so die Verkehrsberufe attraktiver zu gestalten, um junge Menschen für diese Berufssparte zu gewinnen.

4.3.1.1 Zur Erreichung dieser Ziele müssen Bildungsprogramme unter Federführung der sozialen Interessenträger ausgearbeitet werden, die den Wesensmerkmalen und Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger Rechnung tragen (Aus- und Weiterbildung) und mit den entsprechenden Mitteln ausgestattet sind.

4.3.1.2 Bei den Sozialvorschriften im Straßenverkehr muss die Gleichbehandlung aller Beschäftigten gewährleistet werden, ganz gleich, ob sie Arbeitnehmer oder Selbstständige sind. Daher muss die Richtlinie 2002/15/EG vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, auch unmittelbar noch vor Ablauf des vorgesehenen Übergangszeitraums für Selbstständige Anwendung finden, sollen doch mit dieser Richtlinie die Straßenverkehrssicherheit erhöht, Wettbewerbsverzerrungen vermieden und besserer Arbeitsbedingungen geschaffen werden.

Aus den gleichen oben genannten Gründen sollten Nutzfahrzeuge mit weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die gewerbliche Gütertransporte durchführen, in die verschiedenen Vorschriften für den Straßengüterverkehr einbezogen werden.

4.3.2 Passagierrechte: Die Stärkung der Rechte der Nutzer ist unverzichtbar, um eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität seitens der Verkehrsträger zu erreichen (u.a. Taktfrequenz, Pünktlichkeit, Komfort aller Fahrgäste, Sicherheit, überbuchungsrisikofreier Fahrkartenkauf, Preisgestaltung und Entschädigungen). Der Ausschuss schlägt vor, dass die Umsetzung von Passagierrechten so bald wie möglich abgeschlossen wird. Allerdings müssen hierbei stets die spezifischen Wesensmerkmale der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden, insbesondere derjenigen Verkehrsträger, die ihre Infrastruktur mit anderen Verkehrsträgern teilen.

4.3.2.1 Der Ausschuss begrüßt, dass bei der Überarbeitung des Verkehrsweißbuches Menschen mit eingeschränkter Mobilität beim Zugang zu den Verkehrsträgern und den Beförderungsbedingungen besonderes Augenmerk gewidmet wird. Allerdings hält der Ausschuss fest, dass die Zugangsbedingungen nicht nur die Verkehrsträger an sich, sondern auch die Infrastruktur, ganz gleich ob im Luft-, See-, Binnenschiffs-, Schienen- oder Straßenverkehr, und die zusätzliche Erschwernis des Umsteigens für Menschen mit eingeschränkter Mobilität betreffen.

- 4.3.3 Sicherheit: Die Einführung eines umfassenden Katalogs gemeinsamer Sicherheitsnormen hat zu mehr Sicherheit bei allen Verkehrsträgern geführt, insbesondere jedoch im Luft- und Seeverkehr, ebenso wie die Erstellung einer schwarzen Liste als unsicher eingestufte Luftfahrtunternehmen und die Einrichtung von Europäischen Agenturen für alle Verkehrsträger mit Ausnahme des Straßenverkehrs (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und Europäische Eisenbahnagentur (ERA)). Zur Verwirklichung des vorgeschlagenen Ziels, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, ist daher die Ausarbeitung einer gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitspolitik erforderlich, mit der ein gemeinschaftliches System für die Klassifizierung von Verstößen und Sanktionen festgelegt und der "Europäische Punktführerschein" eingeführt wird, um dafür zu sorgen, dass für jeden Verstoß in ganz gleich welchem Mitgliedstaat Punkte abgezogen werden.
- 4.3.3.1 Darüber darf aber nicht vergessen werden, dass auch der technische Fortschritt, neues Fahrzeugdesign, "eSafety" (Zusammenspiel Fahrzeug-Infrastruktur) und die Verbesserung der Infrastruktur durch die Beseitigung von Schwachstellen Elemente sind, die allesamt zur Steigerung der Straßenverkehrssicherheit beitragen.
- 4.3.3.2 Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass die Unfallstatistiken zum Straßenverkehr nach den einzelnen Verkehrsträgern aufgeschlüsselt werden müssten, insbesondere die Statistiken, in denen Privatfahrzeuge erfasst werden, da der MIV am stärksten zur Unfallstatistik beiträgt.
- 4.3.4 Gefahrenabwehr: Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 wurden die Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr verstärkt. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass nach den Anschlägen von Madrid und London und angesichts der anhaltenden Terrorbedrohung der Schutz aller Verkehrsträger und Infrastrukturen ein vorrangiges Ziel für die Union sein muss. Hierfür ist die Ausweitung der Sicherheitsbestimmungen auf alle Verkehrsträger sowie auf alle intermodalen Logistikketten erforderlich. Allerdings muss bei all den einzuführenden Sicherheitskontrollen und -vorschriften unnötige und kostspielige Doppelarbeit bei Kontrollen vermieden und die Menschenrechte sowie das Recht auf Schutz der Privatsphäre der Nutzer gewahrt werden.
- 4.3.5 Nahverkehr: Die Europäische Kommission schlägt die Veröffentlichung eines Grünbuches zum Nahverkehr vor, dessen vorrangige Strategie die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel sein muss. Ferner sollte das Grünbuch einen Katalog bewährter Verfahren enthalten. Wie der EWSA bereits in seiner Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch 2001 betonte, sind außerdem neue Investitionen und Verkehrspläne erforderlich, um die Qualität des öffentlichen Verkehrs in den überlasteten städtischen Ballungsgebieten im Einklang mit der CIVITAS-Initiative oder dem Projekt TransUrban⁶ und der thematischen Strategie für die städtische Umwelt⁷ zu verbessern, wofür mehr Mittel aus den europäischen Fonds zur Verfügung gestellt werden müssen. Hierbei muss das Subsidiaritätsprinzip in vollem Umfang gewahrt werden, da der

⁶ TransUrban (*Transit Systems Development for Urban Regeneration*), ein von der Europäischen Union im Rahmen des INTERREG III-Programms zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gefördertes Projekt.

⁷ Siehe auch die Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt, KOM(2005) 718 vom 11.1.2006.

Verkehr ganz selbstredend in den Zuständigkeitsbereich der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fällt. Diese Maßnahmen reichen aber nicht aus. Es bedarf einer Nahverkehrs politik, die die Eingliederung privater Initiativen für die Bereitstellung von öffentlichen Nahverkehrsdiensten im Straßenpersonentransport ermöglicht sowie die Liberalisierung und Optimierung der öffentlichen Ressourcen erleichtert.

4.4 **Verkehr und Energie**

- 4.4.1 Der Verkehrssektor ist einer der größten Energieverbraucher. So entfallen rund 70% des Ölverbrauchs in der EU auf diesen Sektor. Mit allein 60% davon hat der Straßenverkehr den größten Anteil am Gesamtölverbrauch, was insbesondere auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzuführen ist, gibt es doch 465 Fahrzeuge pro 1 000 Einwohner. Auf den Luftverkehr entfallen rund 9% des Gesamtölverbrauchs und auf den Schienenverkehr rund 1%. Ein fairer Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erfordert eine gleiche Besteuerung des Ölverbrauchs. Deshalb sollte erwogen werden, die Steuerbefreiung von Flugbenzin abzuschaffen
- 4.4.2 Daher muss die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen ebenso wie der Abbau der CO₂-Emissionen vorrangiges Ziel sein. Zur Erreichung dieser Ziele - die Europäische Kommission schätzt das Energieeinsparungspotenzial im Verkehrsbereich auf 26% bis zum Jahr 2020⁸ - ist unbedingt ein Programm "Forschung & Entwicklung & Innovation" auszuarbeiten, und dafür eine entsprechende Mittelausstattung vorzusehen, um die Nutzung alternativer Energieträger⁹, insbesondere im Nahverkehr, vorantreiben zu können.
- 4.4.3 Für den stärkeren Einsatz der neuen Technologien zum Abbau von CO₂-Emissionen und zur Verringerung der Ölabhängigkeit bedarf es einer differenzierten Verkehrspolitik, insbesondere im steuerlichen Bereich, die den Erwerb und die Nutzung dieser neuen Technologien, die die Verringerung der Umweltverschmutzung und die größere Energieeinsparungen ermöglichen, sowie die Entwicklung eines speziellen Dieselmotorkraftstoffes für den öffentlichen Verkehr begünstigen. Ausschließlich diese umweltfreundlicheren Fahrzeuge (Euro-IV-Norm und in Zukunft Euro-V-Norm) sollten nach dem Vorbild anderer Verkehrsträger geringer besteuert werden. In Bezug auf ökologische Fragen darf keinesfalls eine Bestrafung steuerlicher Art angestrebt werden, sondern ganz im Gegenteil. Es gilt vielmehr, die Verkehre zu belohnen, die dank der Nutzung der oben genannten neuen Technologien zur Verringerung der Umweltbelastung und zur Erhöhung der Energieeffizienz erbracht werden.

⁸ Mitteilung der Kommission: "Aktionsplan für Energieeffizienz: Das Potenzial ausschöpfen", KOM(2006) 545 endg.

⁹ Siehe EWSA-Stellungnahme zum Thema "Entwicklung und Förderung alternativer Kraftstoffe für den Straßenverkehr in der EU" (ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 75).

4.5 **Optimierung der Infrastruktur**

- 4.5.1 Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) stellen die physische Infrastruktur für die Entwicklung des Verkehrsbinnenmarktes bereit, doch verläuft diese Entwicklung nicht in der gesamten EU einheitlich. Nicht alle Regionen leiden unter einer Verkehrsüberlastung.
- 4.5.2 Der Ausschuss teilt die Ansicht, dass ko-modale Logistikketten eine effizientere Lösung zu überlasteten Verkehrskorridoren darstellen könnten, da sie die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern optimieren. Dazu gehören Alpentunnel, Schienenkorridore und intermodale Drehkreuze.
- 4.5.3 Das Problem der Regionen und Länder in Randlage bzw. in äußerster Randlage muss erneut hervorgehoben werden. Damit diese fernab des EU-Kernlandes liegenden Gebiete in den vollen Genuss des Binnenmarktes kommen können, muss der Aufbau der TEN-T innerhalb der vorgesehenen Fristen vollendet werden. Hierfür müssten die von der Europäischen Union gewährten Fondsmittel für den Bau dieser Netze, insbesondere derjenigen, die stark überlastete grenzüberschreitende Verbindungen betreffen (als Beispiele nennt die Europäische Kommission hier die Pyrenäenüberquerung/die Verbindungen Spanien-Frankreich und die Alpenüberquerung) angehoben werden. Eine verbesserte Zugänglichkeit insgesamt wird neben besseren Perspektiven für die regionale Entwicklung auch eine bessere Wettbewerbsfähigkeit zeitigen.
- 4.5.4 Neben der vorstehend erwähnten Mittelaufstockung muss die Europäische Union auch ausdrücklich die Einrichtung eines gemischten Finanzierungssystems für die Bereitstellung von Infrastruktur unterstützen, die Rechtssicherheit und rechtliche Garantien für die Beteiligung privaten Kapitals an Bau und Bewirtschaftung von Verkehrsinfrastrukturen bietet.

4.6 **Intelligente Mobilität**

- 4.6.1 Wie bereits erwähnt tragen intelligente Verkehrssysteme zu einer effizienteren und rationelleren Infrastrukturnutzung und in der Folge zu einer Senkung der Zahl der Verkehrstoten, zu einer Verringerung der Verkehrsüberlastung und zu einer Verbesserung des Umweltschutzes bei.
- 4.6.2 Das ab 2010 operationelle europäische Satellitennavigationssystem GALILEO wird neue Anwendungen für alle Verkehrsträger mit sich bringen, wie beispielsweise die Initiative "Intelligentes Fahrzeug"¹⁰ für die Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien, das Programm SESAR, das zu einer besseren Abwicklung des Luftverkehrs im einheitlichen europäischen Luftraum beitragen wird oder das ERMTS-System (European Rail Traffic Management System), das die Interoperabilität zwischen nationalen Schienenverkehrsnetzen erhöhen wird.

¹⁰ Mitteilung über die Initiative "Intelligentes Fahrzeug" - "Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge", KOM(2006) 59 endg.

4.6.3 Der Ausschuss unterstützt voll und ganz den Ansatz, die "Co-Modality" als Antwort des Verkehrssektors auf die Globalisierung und die Öffnung der Weltmärkte anzusehen. Für ihren Ausbau ist eine Anpassung der Infrastruktur dahingehend erforderlich, dass Verbindungen zur Sicherstellung eines lückelosen Verkehrsnetzes und zur Vermeidung von Verzögerungen und Unterbrechungen der Logistikkette vorangebracht werden. Mit der "Co-Modality" kann der Ausbau aller Verkehrsträger, insbesondere der zu wenig genutzten Verkehrsträger, verstärkt werden.

4.7 Die globale Dimension

4.7.1 Der Ausschuss bekräftigt seinen bereits in der Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch 2001¹¹ vorgebrachten Standpunkt, dass eine Verkehrspolitik auf internationaler Ebene ein Instrument der Handelspolitik sowie - in gewisser Hinsicht - auch der Außen- und Sicherheitspolitik (GASP) ist. Seiner Ansicht nach muss die Europäische Kommission daher in diesem Bereich die ihr im Vertrag übertragenen Rechte bei den Verhandlungen internationaler Handelsabkommen wahrnehmen, um gemäß dem Mandat des Rates nach Möglichkeit als Vertreter der Europäischen Union insgesamt im Verkehrssektor in allen zuständigen internationalen Verkehrsgremien aufzutreten. Diese Rechte beziehen sich auf die Aushandlung von Verkehrsabkommen mit Drittstaaten im Namen der Mitgliedstaaten.

4.7.2 Des Weiteren erachtet es der Ausschuss als wesentlich, die Vereinfachung der Zollformalitäten, die ohne Verringerung der Dienstleistungsqualität¹² keine negativen Folgen für die Dienstleistungskosten mit sich bringen, abzuschließen, die Einhaltung der Grundsätze für die Beschränkung der Errichtung von Binnengrenzen innerhalb der EU auf der Grundlage der einschlägigen Abkommen wie des Schengen-Abkommens und künftiger Abkommen sicherzustellen.

Brüssel, den 15. März 2007

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Dimitris DIMITRIADIS

Patrick VENTURINI

*

* *

NB: Anhang auf den folgenden Seiten.

¹¹ Siehe Fußnote 5.

¹² Siehe EWSA-Stellungnahme zu dem "Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Einführung eines Aktionsprogramms für das Zollwesen in der Gemeinschaft (Zoll 2013)" (ABl. C 324 vom 30.12.2006, S. 78).

ANHANG
zu der
STELLUNGNAHME
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Die folgende Textstelle der Fachgruppenstellungnahme wurde zugunsten eines im Plenum angenommenen Änderungsantrags abgelehnt, hatte jedoch mindestens ein Viertel der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt:

Ziffer 4.6.4

"Bezüglich der Gütertransportlogistik schlägt der Ausschuss die Ersetzung der von den einzelstaatlichen Behörden auferlegten zeitlichen Fahrbeschränkungen durch von der EU koordinierte Beschränkungen vor, d.h. die Annahme einer derzeit in diesem Bereich in Arbeit befindliche Regelung, die mit der Festlegung eines trans-europäischen Mindeststraßennetzes in Einklang gebracht werden muss, das keinerlei Beschränkungen unterliegt und so die Verwirklichung eines unterbrechungsfreien Straßentransports ermöglicht."

Abstimmungsergebnis: 82 Ja-Stimmen zugunsten der Änderung dieser Ziffer,
72 Nein-Stimmen und
9 Stimmenthaltungen.
