



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/412
**"Europäische Verkehrs-
politik/Lissabon-Strategie
und Strategie für
nachhaltige Entwicklung"**

Brüssel, den 17. März 2010

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

**"Die europäische Verkehrspolitik im Rahmen der Lissabon-Strategie nach 2010
und der Strategie für nachhaltige Entwicklung"**
(Sondierungsstellungnahme)

Berichterstatter: **Stéphane BUFFETAUT**

Verwaltungsrätin: Frau COSTEA

Mit Schreiben vom 23. Juli 2009 ersuchte der spanische Ratsvorsitz der Europäischen Union den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um eine Sondierungsstellungnahme zum Thema:

"Die europäische Verkehrspolitik im Rahmen der Lissabon-Strategie nach 2010 und der Strategie für nachhaltige Entwicklung".

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 24. Februar 2010 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 461. Plenartagung am 17./18. März 2010 (Sitzung vom 17. März) mit 152 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss betont, dass Wettbewerbsfähigkeit, Zuverlässigkeit, freier Fluss und Rentabilität des Verkehrs eine Voraussetzung für den wirtschaftlichen Wohlstand in Europa sind. Der freie Personen- und Güterverkehr ist eine der Grundfreiheiten der Europäischen Union. Der Verkehr muss somit einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Strategie "EU 2020" leisten. Der Ausschuss weist außerdem darauf hin, dass der gesamte Verkehrssektor sehr hart von der derzeitigen Wirtschaftskrise getroffen wurde. Er ist sich jedoch bewusst, dass das Verkehrswesen nicht nachhaltig genug ist.
- 1.2 Der Ausschuss unterstützt die Bemühungen zur Schaffung einer effizienten Ko-Modalität sowie der Optimierung und Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, um ein integriertes Verkehrssystem zu errichten und ein reibungsloses und flüssiges Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern sicherzustellen. Er unterstreicht jedoch, dass von dem Ziel einer Förderung der Verkehrsverlagerung nicht abgerückt werden darf. Ohne diese Verkehrsverlagerung wird die Entwicklung emissionsfreier Verkehrsträger auf der Stelle treten, während die Verkehrsüberlastung und die Emissionen immer weiter zunehmen werden.
- 1.3 Der Ausschuss verweist auf die Abhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Kraftstoffen; dies wirkt sich sowohl auf den Schadstoffausstoß wie auch die Versorgungssicherheit und -unabhängigkeit aus. In dem Wissen um die Endlichkeit der Ressourcen, insbesondere Erdöl, muss die EU in ihrer künftigen Verkehrspolitik unter Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors im Rahmen der Strategie "EU 2020" vier Ziele verfolgen: **Förderung CO₂-armer Verkehrsträger, Energieeffizienz, Versorgungssicherheit und -unabhängigkeit sowie Bekämpfung der Verkehrsüberlastung.**

- 1.4 Die wichtigsten Probleme, die im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik gelöst werden müssen, sind die zunehmende Verstädterung und die Forderung nach "Komfort" in der täglichen Fortbewegung, der Schutz der öffentlichen Gesundheit (dies impliziert die Verringerung der CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen), die Aufrechterhaltung einer Handelswirtschaft, die den Emissionssenkungserfordernissen Rechnung trägt, die Auszeichnung homogener Gebiete für eine echte integrierte Verkehrspolitik, die Sensibilisierung und Gewinnung der Bürger und Unternehmer für die Durchführung neuer Mobilitätsmaßnahmen und die Förderung eines Umdenkens in Sachen Mobilität. Allerdings ist klar, dass die Bemühungen der EU ins Leere laufen werden, wenn sie alleine handelt. Es bedarf eines internationalen Übereinkommens zur Verringerung der Treibhausgase, und zwar sowohl aufgrund der Erdwärmung als auch der Erschöpfung der herkömmlichen Energiequellen.
- 1.5 Unter diesen Umständen fordert der Ausschuss die Durchführung neuer konkreter Maßnahmen sowohl seitens der lokalen Gebietskörperschaften als auch der Mitgliedstaaten mit Unterstützung und Förderung der EU. Letztere verfügt mittels Rechtsvorschriften, der Ausrichtung des Kohäsionsfonds und des Fonds für regionale Entwicklung, neuer Leitlinien für das trans-europäische Verkehrsnetz sowie der Interventionsmaßnahmen der Europäischen Investitionsbank über Handlungsmöglichkeiten. Im Rahmen der obengenannten wichtigen Ziele könnten dazu folgende Maßnahmen zählen:
- die Durchführung eines ehrgeizigen Forschungs- und Entwicklungsplans im Bereich Mobilität und Verkehr (Motorisierung, Kraftstoffe, Emissionsminderung, Energieeffizienz);
 - die Einrichtung einer Website für den Austausch bewährter Verfahren im Stadt- bzw. Fernverkehr;
 - die Einrichtung von "Park&Ride"-Anlagen und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs durch Buslinien mit eigener Fahrspur, U-Bahn- und Straßenbahnlinien;
 - die Weiterentwicklung der IKT, um den öffentlichen Verkehr effizienter, zuverlässiger und sicherer zu gestalten;
 - die Einrichtung echter Mobilitätsmanagement-Dienste für ausreichend große Einzugsbereiche mit der Aufgabe, den freien Verkehrsfluss und eine gute Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger sicherzustellen und zu optimieren;
 - die Einrichtung von städtischen Verteilzentren in der Nähe der Hyperzentren;
 - die Beibehaltung städtischer Gewerbeleise;
 - die Förderung energieeffizienterer und emissionsärmerer Verkehrsträger und Technologien mittels steuerlicher Maßnahmen;
 - die Einrichtung sicherer und gut ausgestatteter Parkplätze für Kraftfahrer, die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen sowie ihrer Aus- und Weiterbildung;
 - die rasche Einrichtung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes und die Entwicklung einer echten "Dienst am Kunden"-Kultur in diesem besonderen Bereich;
 - die Förderung von mit Alternativkraftstoffen angetriebenen Fahrzeugen und von Biokraftstoffen der dritten Generation, gegebenenfalls mittels steuerlicher Maßnahmen;

- die Aufstellung eines echten europäischen Plans für die Entwicklung von Elektrofahrzeugen, um die EU in die Lage zu versetzen, die internationalen Normen in diesem zukunftsträchtigen Sektor vorzugeben oder zu deren Festlegung beizutragen;
- die Förderung des Konzepts "grüner Häfen" und die Verwirklichung der Hochgeschwindigkeitsseewege ("Meeresautobahnen");
- die Verbesserung der Arbeits- und Bildungsbedingungen für Seeleute;
- die Entwicklung des Hochgeschwindigkeits-Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und im Fluss-See-Verkehr sowie der Einsatz neuer Schiffstypen, die besser für die Beförderung von Sattelanhängern und Containern geeignet sind;
- die Berücksichtigung der Kriterien Nachhaltigkeit und Umweltschutz bei der Wahl der Verkehrsinfrastruktur;
- die Internalisierung der externen Kosten in allen Verkehrsbereichen, um jedwede Benachteiligung eines Verkehrsträgers zu vermeiden und eine Kostenwahrheit im Verkehr zu erreichen;
- die Festlegung realistischer Reduzierungsziele für CO₂- und sonstige Schadstoffemissionen sowie von Nachhaltigkeitszielen für den Nahverkehr seitens der verantwortlichen Behörden;
- die Berücksichtigung dieser Ziele bei der Konzipierung öffentlicher Verkehrssysteme und der Wahl der Infrastruktur;
- die Durchführung systematischer, zuverlässiger und realistischer Folgenabschätzungen vor der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

- 1.6 In der Praxis muss eine neue Verkehrspolitik die Dynamik dieses Sektors und seine Wettbewerbsfähigkeit bewahren, gleichzeitig aber auch auf folgende Ziele anheben: Verringerung des Klimagas- und sonstigen Schadstoffausstoßes, Erleichterung der Verkehrsverlagerung, Verringerung der Entfernungen und Förderung eines nahtlosen Verkehrs sowie Sensibilisierung der Fahrgäste für umweltfreundlichere Verkehrsträger (im Hinblick auf die Fahrgast- bzw. Frachtkilometer).
- 1.7 Zur Verwirklichung dieser Ziele gibt es einfache Lösungen, die zu erschwinglichen Kosten und mit raschen, direkten und spürbaren Auswirkungen umgesetzt werden können: Einsatz der umweltfreundlichsten und am ehesten erneuerbaren Kraftstoffe, Nutzung von durch Abfallverwertung gewonnenem Biogas, Erschließung bestehender Flächen (z.B. stillgelegte Eisenbahn- oder Hafeninfrastrukturen) für Mobilitätsdienste, Verbesserung der bestehenden Knotenpunkte, Erleichterung der Schaffung von Ticketing-Verbänden im Regional- und/oder Nahverkehr, Einrichtung von Buslinien mit eigener Fahrspur, Förderung von CarSharing, Vereinfachung des Informationsaustauschs zwischen Eisenbahnunternehmen usw.
- 1.8 Gleichzeitig gibt es auch Lösungen, für die ein starkes politisches Engagement und ein höherer Mitteleinsatz erforderlich ist: Einrichtung von "Park&Ride"-Anlagen, die an einen glaubwürdigen alternativen Verkehrsträger angebunden sind, Aufbau eines zentralen Informationssystems zur Regulierung der Ein- und Ausfahrten der einzelnen Verkehrsträger für ein bestimmtes Gebiet, bestmögliche Anpassung der Stadtplanung zur Verringerung der erzwunge-

nen Mobilität, Investitionen in Straßenbahn- und U-Bahn-Linien, Internalisierung der externen Kosten in die Verkehrspreise, Entwicklung von IKT zur Bereitstellung zuverlässiger Informationen für alle Beteiligten der Mobilitätskette, Bewertung der Wirksamkeit der gewählten Verkehrsträger, Entwicklung von Konzepten zur Nutzung erneuerbarer Energie und für ihren optimalen Einsatz (z.B. Strom für die Straßenbahn, Gas für bestimmte Fahrzeuge) usw.

2. **Einleitung**

- 2.1 Für die Verwirklichung des Binnenmarktes sind effiziente und zuverlässige Personen- und Gütertransportsysteme erforderlich. Die Globalisierung des Handels war ihrerseits aufgrund der Revolution des Verkehrswesens möglich und wurde durch die Kostensenkung, die Vervielfachung der Zahl an Betreibern, den Wettbewerb und den Aufbau der Infrastruktur gefördert.
- 2.2 Das Verkehrswesen ist nicht nur für das Wirtschafts- und Berufsleben, sondern auch für das Privatleben unerlässlich. Es ist die Grundvoraussetzung für Austausch; Bewegungsfreiheit ist eine Grundfreiheit.
- 2.3 Daher sind die Verkehrstätigkeiten ein grundlegender Bestandteil der europäischen Wirtschaft. Sie erwirtschaften rund 7% des BIP und stellen ca. 5% aller Arbeitsplätze; außerdem entfallen 30% des BIP des Industrie- und des Landwirtschafts- sowie 70% des BIP des Dienstleistungssektors auf sie.
- 2.4 Durch den umfangreichen und von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Verwaltungsaufwand entstehen verdeckte Kosten und Barrieren für den innergemeinschaftlichen Handel. Dieser Kosten- und Verwaltungsaufwand trifft insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen schwer.
- 2.5 Die Europäische Union verfügt über einen Verkehrssektor, der zwar wirtschaftlich effizient ist und eine hohe Wettbewerbsfähigkeit aufweist, gleichzeitig jedoch immer noch nicht nachhaltig genug ist. Ein nachhaltiges Verkehrswesen muss nicht nur die verschiedenen wirtschaftlichen Zwecke des Verkehrs gewährleisten, sondern auch dem sozialen und dem ökologischen Pfeiler der nachhaltigen Entwicklung Genüge tun.
- 2.6 Das Konzept des nachhaltigen Verkehrs beruht darauf, dass die Bedingungen für das Wirtschaftswachstum geschaffen werden, dabei aber auch menschenwürdige Arbeitsbedingungen und qualifizierte Arbeitsplätze für eine sozial verantwortliche Tätigkeit sichergestellt werden, die der Umwelt keinen Schaden zufügt.
- 2.7 Trotz aller Fortschritte bei Fahrzeugantrieb und Kraftstoffqualität sowie der freiwilligen Selbstverpflichtung der Fahrzeughersteller verzeichnet der Verkehrssektor nach wie vor den höchsten Zuwachs an Treibhausgasemissionen.

- 2.8 Das Güterverkehrsaufkommen nimmt stetig und schneller als das BIP zu; das Personenverkehrsaufkommen hingegen ist zwischen 1995 und 2007 jährlich zwar um durchschnittlich 1,7% gestiegen, aber weit hinter dem BIP-Wachstum im gleichen Zeitraum (2,7%) zurückgeblieben.
- 2.9 Die Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger wie die Schiene und das Wasser hat seit 2001 kaum Fortschritte gemacht, es ist sogar teilweise eine Rückverlagerung auf die Straße zu verzeichnen.
- 2.10 Das Verkehrswesen ist zu 97% von fossilen Kraftstoffen abhängig, was sich sowohl auf die Umwelt als auch auf die Energieabhängigkeit verheerend auswirkt.
- 2.11 Es bedarf daher einer langfristigen Politik, mit der die Effizienz des Verkehrswesens gestärkt, seine Umweltauswirkungen verringert, sein Sicherheitsniveau erhöht, die Ko-Modalität ausgebaut, die Verkehrsverlagerung gefördert, die Arbeitsbedingungen verbessert und die notwendigen Investitionen ermöglicht werden.
- 2.12 Dies ist umso wichtiger, als in den Studien der Europäischen Kommission für 2020 eine starke Zunahme der Verkehrsströme prognostiziert wird, sollte keine Trendänderung eintreten:
- der Binnenverkehr innerhalb Westeuropas soll um 33% zunehmen;
 - der Binnenverkehr innerhalb Osteuropas um 77%,
 - der Verkehr von West- nach Osteuropa um 68% und
 - der Verkehr von Ost- nach Westeuropa um 55%.
- 2.13 Sollten diese Prognosen zutreffen, ist eine allgemeine Überlastung der wichtigsten Verkehrsachsen unvermeidbar. Zuviel Verkehr wird das Ende des Verkehrs sein. Daher müssen erhebliche Anstrengungen in die Forschung und Entwicklung der Verkehrstechnologien (Motorisierung, Kraftstoffe, Energieeffizienz, Umweltschutz usw.), Infrastrukturinvestitionen, die Verbesserung der Ko-Modalität, die Neubelebung des Schienengüterverkehrs sowie den Ausbau der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs fließen. Es bedarf eines echten Marshall-Plans für die neuen Verkehrstechnologien und -investitionen, um die Ziele der Europäischen Kommission für die Verringerung des CO₂-Ausstoßes zu erreichen. Die Verkehrsunternehmen haben das Konzept der "Optimodalität" entwickelt, d.h. der Optimierung der technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Leistungen der Gütertransportketten, und eine Vereinigung für Optimodalität im europäischen Transport, *Cercle de l'Optimodalité en Europe* (COE), gegründet. Es gilt, das Wirtschaftswachstum von den negativen Auswirkungen des Verkehrs abzukoppeln.
- 2.14 Außerdem stellt sich die Frage nach dem Wesen des Verkehrs sowie seines gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens. Diese Frage ist heikel. Die Bewegungsfreiheit ist eine Grundfreiheit. Der freie Personen-, Güter- und Dienstleistungsverkehr gehört zu den Grundprinzipien der Europäischen Union und liegt den Bestimmungen der Welthandelsorganisation WTO zu Grunde. Und wer sollte eigentlich über Nutzen oder Nutzlosigkeit des Verkehrs ent-

scheiden? Ist diese Frage aber deshalb sinnlos? Keineswegs, da die Kostenwahrheit im Verkehr mittlerweile unausweichlich zu sein scheint, d.h. die Internalisierung der externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger, die heute auf die Gesellschaft abgewälzt werden, insbesondere im Bereich Umwelt, aber auch öffentliche Gesundheit und Sicherheit. Dank einer größeren Verkehrskostenwahrheit, d.h. realistischerer Kosten, könnten bestimmte Verkehrsflüsse zum Vorteil des Nahverkehrs verringert werden.

3. **Landverkehr**

3.1 Die EU setzt auf die Ko-Modalität, d.h. die Optimierung der einzelnen Verkehrsträger sowie die Förderung der bestmöglichen Komplementarität und Interaktion zwischen diesen. Bei 80% des Landverkehrs betragen die zurückgelegten Wegstrecken weniger als 100 km. Es gilt, dieser Nachfrage mit einem angemessenen Angebot zu begegnen, wofür neben dem Straßenverkehr auch der Schienennahverkehr in Frage kommt. Der Binnenschiffs- oder der Seeverkehr dürften für sehr kurze Entfernungen weniger geeignet sein. Auf alle Fälle muss die Verkehrsverlagerung dort gefördert werden, wo sie sinnvoll ist. Andernfalls wird die EU ihr Ziel eines emissionsarmen Verkehrssektors nicht erreichen können.

3.2 **Stadt- und Regionalverkehr**

3.2.1 Diese Verkehrsart unterliegt besonderen Sachzwängen. Auf den Nahverkehr entfallen 40% der CO₂-Emissionen und 70% der Emissionen sonstiger Schadstoffe im Straßenverkehr. Außerdem verursacht die Verkehrsüberlastung neben den schädlichen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt Kosten in Höhe von rund 2% des BIP der EU. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist unumgänglich, doch muss dieser auch gewisse Kriterien erfüllen, um den Anforderungen einer echten Dienstleistung von allgemeinem Interesse gerecht zu werden und eine echte Alternative für das Privatfahrzeug zu bieten: Takt, Schnelligkeit, Sicherheit, Komfort, Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Vernetzung und gute Verbindungen. Damit kann nicht nur ökologischen Problemen begegnet werden, sondern Herausforderungen in Verbindung mit dem sozialen Zusammenhalt wie der Isolation der Vorstädte.

3.2.2 Die Nutzung von elektrobetriebenen Verkehrsträgern ist wünschenswert, doch muss der verwendete Strom nachhaltig und wenn möglich emissionsfrei erzeugt werden. CarSharing und Fahrgemeinschaften müssen ebenfalls gefördert werden.

3.2.3 Es gilt, eine echte Politik der nachhaltigen Mobilität in der Stadt auf den Weg zu bringen. Dies bedeutet die Einschränkung des Individualverkehrs, möglicherweise durch die Erhebung einer Stadtmaut, vor allem aber auch durch die Verbesserung der Qualität und Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs. Dazu wiederum müssen die erforderlichen Infrastrukturen und Dienste im Hinblick auf eine effiziente Intermodalität auf- und ausgebaut werden. Angesichts der Finanzlage vieler Mitgliedstaaten könnte dies in bestimmten Fällen durch öffentlich-private Partnerschaften erleichtert werden, um neue Infrastrukturen zu errichten, wie Buslinien mit eigener Fahrspur, U-Bahn- und Straßenbahn- und Oberleitungsbuslinien, neue Regional-

bahnlinien oder Wiedererschließung aufgelassener Strecken, Entwicklung der verkehrsbezogenen Informations- und Kommunikationstechnologien, Modernisierung und Vereinfachung des Ticketing usw.

- 3.2.4 In der Praxis bieten sinnvolle Maßnahmen wie die Einrichtung von "Park&Ride"-Anlagen mit guter Anbindung an das Stadtzentrum, die Schaffung von Buslinien mit eigener Fahrspur oder die Wiedererschließung aufgelassener Eisenbahnlinien die Möglichkeit, echte Fortschritte zu erschwinglichen Kosten zu erzielen.
- 3.2.5 Über die weitere Verbesserung der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) kann im Wege einer echten territorialen Verkehrsmanagementpolitik der intermodale Verkehr wirksam ausgebaut werden. Diese Technologien erlauben ein fein abgestimmtes Verkehrsmanagement und sollten die Einrichtung von Systemen zur Energieverbrauchsoptimierung der Fahrzeugströme im Straßenverkehr ermöglichen. Außerdem können die Fahrgäste in Echtzeit während der gesamten Fahrt Reiseinformationen erhalten. Das Ticketing wird vereinfacht und optimiert, und die Reservierungsmodalitäten werden erleichtert. Dank dieser Technologien wird der Fahrgast seine "Routenplanung" optimieren, den genauen Fahrplan und die Intervalle abrufen und sogar die Energiebilanz des gewählten Verkehrsträgers einsehen können. Die IKT sind daher geeignet, Synergien zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, bei der Nutzung der Infrastrukturen und im Hinblick auf Energieeffizienz zu schaffen.
- 3.2.6 Die Probleme im Verkehrsmanagement betreffen oftmals nicht nur eine einzige Kommune, sondern ein weitreichenderes Gebiet rund um eine Stadt. Auf Initiative der betreffenden lokalen Gebietskörperschaften könnten in großen und zusammenhängenden geografischen Gebieten echte Mobilitätsmanagement-Dienste eingerichtet werden, z.B. in Form einer Übertragung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Aufgabe dieser Mobilitätsmanagement-Dienstleister wäre es vor allem:
- die Mobilität in dem betreffenden Gebiet unter Berücksichtigung u.a. der Verkehrsunternehmen vor Ort, des Verkehrsaufkommens sowie der geografischen und städtischen Merkmale zu analysieren;
 - das Mobilitätsangebot zu optimieren und an die ermittelten Bedürfnisse anzupassen;
 - bereichsübergreifende Dienste zur Erleichterung der Intermodalität zu verwalten: Information, Ticketing, e-Ticketing, Beförderung auf Abruf, Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, CarSharing usw.;
 - das Mobilitätsmanagement und seine Umweltauswirkungen zu überprüfen.
- 3.2.7 Die verantwortliche Behörde würde selbstverständlich das Recht behalten, die lokalen Verkehrsunternehmer auszuwählen, die Tarifierung vorzunehmen sowie ihre Verkehrs-, Beförderungs- und Raumordnungspolitik festzulegen. Sie wäre u.a. für die Transparenz der Verträge und die Festlegung zielorientierter Verträge zwischen dem Mobilitätsmanagement-Dienstleister und den betroffenen Gebietskörperschaften sowie von Kriterien für die Dienstqualität verantwortlich.

3.2.8 Der Ausschuss hat bereits die entscheidende Rolle der lokalen Gebietskörperschaften bei der Organisation des öffentlichen Verkehrs und der Raumordnung herausgestrichen. Das Subsidiaritätsprinzip ist in diesem Bereich zweifellos von Bedeutung. Die Europäische Union möchte jedoch zu Recht die nachhaltigsten Modelle für den Stadtverkehr fördern. So hat sie im Rahmen der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds sowie des Programms CIVITAS schon Finanzmittel bereitgestellt. Sie sollte den Austausch bewährter Verfahren im Stadtverkehr fördern und im nächsten FuE-Rahmenprogramm Mittel für die Erforschung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Stadtplanung gewähren.

3.3 **Städtischer Güterverkehr**

3.3.1 Diese Verkehrsart verursacht ein enormes Verkehrsaufkommen. So ist sie beispielsweise in Paris für 20% des Verkehrsaufkommens und 26% der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Daher muss die Stadtlogistik verbessert und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen wo immer möglich gefördert werden.

3.3.2 Es könnten u.a. nachstehende Ideen verfolgt werden:

- Lieferbündelung durch die Einrichtung von Verteilzentren sowie Park- und Handlingflächen in der Nähe der Einrichtungen und Unternehmen;
- städtische Verteilzentren zur Sicherstellung der Lieferung an ein Hyperzentrum mit beschränkter Tonnage, verpflichtender Nutzung logistischer Plattformen, Optimierung der Auslastung und Einsatz von Elektro-Fahrzeugen;
- nach Möglichkeit Beibehaltung städtischer Gewerbegleise mit einer Zugangsgarantie für alle Betreiber;
- Entwicklung der Hafeninfrastruktur in Großstädten, die an Flüssen gelegen sind.

3.4 **Straßengüterverkehr**

3.4.1 Die Zunahme des Straßengüterverkehrs bringt eine Reihe von Problemen mit sich: Anstieg der CO₂-Emissionen, starke Abhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Kraftstoffen, Verbesserung der Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf Sicherheitsaspekte, sowie Gewährleistung guter Arbeitsbedingungen und eines menschenwürdigen Arbeitsumfelds für die Kraftfahrer.

3.4.2 In Bezug auf die CO₂-Emissionen müssen Forschung und Entwicklung zur Emissionsminderung vorangebracht werden, insbesondere durch die Entwicklung neuer Motoren und alternativer Antriebsenergien. Die Schaffung von Anreizen durch steuerliche Maßnahmen für Produkte und/oder Maßnahmen, die auf alternative Antriebsmöglichkeiten und die Verringerung

des CO₂-Ausstoßes ausgerichtet sind, ist umso wirksamer, wenn sie von einer ehrgeizigen Forschungspolitik begleitet wird. Diesbezüglich muss die Internalisierung der externen Kosten¹ gleichmäßig auf alle Verkehrsträger Anwendung finden.

- 3.4.3 Die Entwicklung technologischer Lösungen und der Einsatz der IKT im Straßengüterverkehr sind von grundlegender Bedeutung, um die Probleme dieses Sektors zu bewältigen, d.h. Verringerung der Energieabhängigkeit, der verkehrsbedingten Emissionen und der Verkehrsüberlastung. Es sollte ein klarer Rahmen für die Einführung neuer Technologien durch die Schaffung offener Standards zur Sicherstellung der Interoperabilität festgelegt werden. Außerdem müssen die FuE-Mittel für Technologien aufgestockt werden, die das Stadium der Marktreife noch nicht erreicht haben. Diese Technologien können durch bessere Logistikinformationen außerdem zur Verringerung der Zahl an Leerfahrten beitragen. Sie können auch für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von großem Nutzen sein.
- 3.4.4 Auch die Infrastruktur muss verbessert werden, insbesondere durch die Einrichtung gut ausgestatteter, sicherer und überwachter Park- und Rastplätze, um die Kraftfahrer vor Diebstahl und anderen kriminellen Taten zu schützen und so während ihrer Ruhezeiten ihre Sicherheit zu gewährleisten.
- 3.4.5 Für die Kraftfahrer ist es wichtig, dass ihr Beruf attraktiv bleibt, indem gute Arbeitsbedingungen und ein menschenwürdiges Arbeitsumfeld geschaffen, also bspw. vorschriftsmäßige Arbeitszeiten und einheitliche Fahr- und Ruhezeiten festgelegt werden, die nicht nur Worthülsen bleiben, sondern als Rechtsvorschriften auch wirklich umgesetzt werden².

3.5 Schienenverkehr

- 3.5.1 Im Schienenpersonenverkehr sind insbesondere im Fernverkehr mit Hochgeschwindigkeitsverbindungen Verbesserungen festzustellen, der Schienengüterverkehr wird jedoch nach wie vor zu wenig genutzt. So werden nur 8% des gesamten Güterverkehrs über diesen Verkehrsträger abgewickelt. Ganz allgemein muss dafür Sorge getragen werden, dass die Modernisierung und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs unter größtmöglicher Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften und Gewährleistung der Betriebskontinuität im Falle jahreszeitlich bedingter Witterungseinflüsse erfolgt.
- 3.5.2 Der Ausschuss begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission zum Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes. Es muss eine Kultur geschaffen

¹ Siehe Stellungnahme des Ausschusses zum "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge" (CESE 1947/2009, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) sowie Stellungnahme CESE 1195/2009 des Ausschusses zur "Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Strategie zur Internalisierung externer Kosten", ABl. C 317 vom 23.12.2009, S. 80.

² Siehe ABl. C 161 vom 13.7.2007, S. 89, ABl. C 27 vom 3.2.2009, S. 49 und ABl. C 228 vom 22.9.2009, S. 78.

werden, in deren Mittelpunkt der Dienst am Kunden sowie wirtschaftliche und wettbewerbliche Überlegungen stehen. Die Liberalisierung sollte diesen Wandel begünstigen.

- 3.5.3 Das Konzept eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes dient dazu, zeitliche und geografische Nischen festzulegen, in denen der Güterverkehr Vorrang genießt, ohne dabei den Personenverkehr einzuschränken.
- 3.5.4 Es gibt bereits einige einschlägige Beispiele in der Europäischen Union. Bestimmte Strecken sind sogar ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten wie die Betuwe-Strecke zwischen dem Hafen von Rotterdam und Deutschland. Darüber hinaus sei auf das New OPERA-Projekt und das Projekt Ferrmed verwiesen.
- 3.5.5 Der Ausbau des Güterverkehrs ist unter bestimmten Umständen durchaus möglich:
- Bereitstellung eines echten Logistik-Dienstleistungsangebots anstelle einer schlichten Beförderungsleistung;
 - Erreichung einer Kostensenkung, um wettbewerbsfähiger sein zu können;
 - Sicherstellung einer höheren Zuverlässigkeit der Dienste;
 - Gewährleistung hinreichend kurzer Beförderungszeiten "von Tür zu Tür";
 - Erhöhung der Flexibilität im Angebot und der Reaktionsfähigkeit bei Verkehrsstörungen.
- 3.5.6 Für den Ausbau des Güterverkehrs müssen auch intermodale Plattformen für den Huckepackverkehr entwickelt werden. Diesbezüglich steht zu begrüßen, dass die Blockierung des Baus der Eisenbahnverbindung Lyon-Turin für den Huckepackverkehr ein Ende gefunden hat. Nach einer willkürlichen Entwicklung des Huckepackverkehrs müssen nunmehr die "rollenden Autobahnen" (wie die "Autoroute Ferroviaire Alpine" durch den Fréjus-Tunnel oder die "Lorry-Rail" zwischen Perpignan und Luxemburg) sowie die Hochgeschwindigkeitsseewege ("Meeresautobahnen") wie das französisch-spanische Projekt "Fres Mos" zwischen Nantes-Saint Nazaire und Gijón gefördert werden.

3.6 **Pkw-Verkehr**

- 3.6.1 Das Energie- und Klimapaket enthält strikte Auflagen für die Fahrzeughersteller. Es müssen neue, mit alternativen Energieträgern angetriebene Fahrzeuge, namentlich Elektro- und Hybridfahrzeuge, entwickelt werden. Außerdem sollten Biokraftstoffe in Betracht gezogen werden. Die Entwicklung ist heute bei leistungsfähigeren Biokraftstoffen der dritten Generation angelangt, vor allem aus Algen, wodurch der Konkurrenz zwischen Nahrungsmittel- und Bioenergieproduktion auf landwirtschaftlichen Flächen ein Riegel vorgeschoben wird.
- 3.6.2 Neben den auf dem Markt verfügbaren Technologien und Fahrzeugen können auch noch in anderen Bereichen Fortschritte erzielt werden, u.a. in Bezug auf die Energie- und Raumeffizienz, zumal der verfügbare Raum durch die Verkehrsüberlastung gegenwärtig überbeansprucht wird. Dies gilt für Kurse für energieeffiziente Fahrweise, die in großen Unternehmen

oder von Behörden angeboten werden, CarSharing und Fahrgemeinschaften sowie die Bereitstellung kleiner Miet-Elektrofahrzeuge in einigen Städten.

3.7 **Fuß- und Radverkehr**

- 3.7.1 In der Stadt müssen auch diese Verkehrsarten gefördert werden, sie sind allerdings aus topografischen, klimatischen und demografischen Gründen beschränkt. Die lokalen Gebietskörperschaften sollten für ein sicheres Radwegenetz sorgen, da u.a. die vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren dem Radverkehr im Wege stehen.

4. **Seeverkehr**

- 4.1 Ein Großteil des internationalen Handels wird über den Seeverkehr abgewickelt. Dieser Sektor wurde von der Krise stark getroffen und verfügt heute über Überkapazitäten. Es gilt, Desinvestitionen und den Verlust von Kompetenz und Sachwissen zu verhindern, die beim Einsetzen des Konjunkturaufschwungs verheerende Folgen hätten, zumal der europäische Seeverkehr weltweit Marktführer ist, gleiche Wettbewerbsbedingungen sichergestellt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte, die ein Mehrwert für die Europäische Union ist, gewährleistet werden müssen.

4.2 **Kraftstoffe**

- 4.2.1 In Schiffen kommen sehr umweltschädliche Raffinerie-Abfallprodukte zum Einsatz. Neben der unerlässlichen technologischen Weiterentwicklung müssen auch Überlegungen mit der Branche angestellt werden, wie die Umweltverschmutzung ausgeglichen werden kann. Sollte sich das Emissionshandelssystem als ungeeignet erweisen, dann wäre zu überlegen, ob vielleicht die Einführung einer Ökosteuer in Betracht gezogen werden sollte. Diese Frage sollte in den für Meeresfragen zuständigen internationalen Gremien erörtert werden.
- 4.2.2 Der Ausschuss bekräftigt seine Unterstützung für Investitionen in Forschung und Entwicklung zur Ökologisierung des Schiffbaus, der Kraftstoffe und der Häfen. Er fordert erneut, dass die im FuE-Rahmenprogramm geplanten Hochgeschwindigkeitsseewege ("Meeresautobahnen") endlich verwirklicht werden.

4.3 **Sicherheit**

- 4.3.1 Gefahren der See und Schiffsunglücke sind unvermeidlich. Es muss jedoch alles getan werden, um die Sicherheit der Passagiere und der Besatzung sowohl bei der Konstruktion als auch bei der Wartung der Schiffe zu gewährleisten. Der europäische Rechtsrahmen für die Seeverkehrssicherheit zählt zu den umfassendsten weltweit. Das illegale Reinigen leerer Tanks auf hoher See muss jedoch entschlossen bekämpft und hart bestraft werden.

4.4 **Aus- und Weiterbildung**

- 4.4.1 Für die Aufrechterhaltung und Entwicklung des europäischen Seeverkehrs müssen sich nach wie vor junge Menschen finden, die sich für maritime Berufe interessieren und diese auch wirklich dauerhaft ausüben wollen. Es gilt, die Qualität der Aus- und Weiterbildung der Seeleute sowie die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu verbessern. Außerdem muss die Schiffsbesetzung aufgestockt werden.

5. **Binnenschifffahrt**

- 5.1 Die Binnenschifffahrt ist insbesondere in Nordeuropa sehr gut entwickelt, sie könnte aber auch in anderen Ländern ausgebaut werden. Nach dem Vorbild der Maßnahmen für den Seeverkehr könnten Überlegungen zum Hochgeschwindigkeits-Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und im Fluss-See-Verkehr angestoßen werden, zumal diese Verkehrsart drei- bis viermal energieeffizienter und emissionsärmer als der Straßenverkehr ist. Dieses innovative Konzept kann sich nur dann entfalten, wenn neue Schiffstypen zum Einsatz kommen und Hafen- und Logistikplattformen errichtet werden.
- 5.2 Die Entwicklung neuer Schiffstypen für die Fluss-See-Schifffahrt und die Binnenschifffahrt ist der Schlüssel zur Schaffung neuer, effizienter und rentabler Binnenschifffahrtsdienste, die den Verkehrserfordernissen sowohl hinsichtlich Ladevolumen und Geschwindigkeit als auch Hafen- und Navigationsanforderungen gewachsen sind. Die Dimensionierung dieser Schiffstypen muss optimiert werden, um insbesondere Sattelanhänger und Container befördern zu können.

6. **Luftverkehr**

- 6.1 Der Luftverkehr ist für 3% der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die Emissionen sind im Vergleich zum Verkehrsvolumen seit 1990 zweimal langsamer gestiegen. Der Luftverkehr wird in das Emissionshandelssystem aufgenommen werden, und die Europäische Kommission hat die Frage einer Kerosinsteuer sowie der Abführung einer Mehrwertsteuer im innergemeinschaftlichen Flugverkehr aufgeworfen.
- 6.2 Der Aufschwung des Luftverkehrs ist auf die Liberalisierung und die Entwicklung von Billigfluglinien zurückzuführen, deren Ansiedlung aber oftmals mit der Gewährung staatlicher Beihilfen einherging. Diese sollte sinnvollerweise an die Verpflichtung zu Kompensationsmaßnahmen seitens des betreffenden Luftverkehrsunternehmens gekoppelt sein.
- 6.3 Die Luftverkehrssicherheit ist im Rahmen der Luftverkehrspolitik von grundlegender Bedeutung. Die Europäische Union sollte die Führungsrolle beim Aufbau eines internationalen Systems für Luftverkehrssicherheit übernehmen und sich auf der Konferenz der Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im März 2010 in Montreal auch entsprechend positionieren.

6.4 Außerdem müssen die Vorbereitungen für einen reibungslosen Übergang zur zweiten Etappe der Schaffung eines "einheitlichen europäischen Luftraums" nach 2012 getroffen und die schwierigen Verhandlungen zwischen den USA und der EU im Luftverkehr abgeschlossen werden.

7. **Infrastruktur**

7.1 Der Ausschuss hat die Förderung der transeuropäischen Verkehrsnetze stets unterstützt. Er bekräftigt an dieser Stelle erneut diese seine Unterstützung, zeigt sich jedoch angesichts der finanziellen Schwierigkeiten und der Verzögerungen besorgt.

7.2 Mit der Erweiterung hat sich der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur in der EU erhöht. Die Anpassung der bestehenden Finanzierungsinstrumente und die Einrichtung neuer Instrumente ist zu erwägen. Sämtliche Überlegungen müssen darauf abheben, eine nachhaltige Infrastruktur zu schaffen: öffentlich-private Finanzierungen, Erschließung neuer, nicht im Haushaltsplan vorgesehener Mittel usw.

7.3 Die Verkehrsinfrastruktur ist für die sozioökonomische Entwicklung und den regionalen Zusammenhalt von grundlegender Bedeutung, sie ist jedoch auch die Grundlage für ein nachhaltiges und umweltverträgliches Verkehrswesen. Die Wahl der Infrastruktur ist daher entscheidend. Die Zugänglichkeit der Regionen und ihre Anbindung an das nationale und europäische Verkehrsgefüge muss daher über die Förderung einer nachhaltigen, umweltgerechten Infrastruktur sichergestellt werden.

7.4 Aus den künftigen Leitlinien für die TEN-V, deren Veröffentlichung für Anfang 2011 geplant ist, sollte deutlich ersichtlich sein, dass die EU auf emissionsarme Verkehrsträger setzt.

7.5 Der Ausschuss bekräftigt seine volle Unterstützung für das GALILEO-Programm und betont, dass dieses ohne weitere Verzögerungen abgeschlossen werden muss.

8. **Internalisierung der Umweltkosten**

8.1 Die Internalisierung der Umweltkosten ist ein Muss, das von niemandem angezweifelt wird. Ohne diese Internalisierung muss die Gesellschaft die Kosten tragen. Außerdem können sonst absurde wirtschaftliche Verhaltensweisen gefördert werden, indem Erzeugnisse, die die Verbraucher über kurze Entfernungen erhalten könnten, über große Entfernungen zu diesem befördert werden.

Das wirkungsvollste Mittel zur Internalisierung eines großen Teils der Umweltfolgen sollte nach Ansicht des Ausschusses eine Kohlendioxidsteuer sein. Sie wäre ein starker Anreiz für die Unternehmen, selbst nach Wegen zur Minderung ihres CO₂-Ausstoßes und der damit verbundenen Umweltbelastung zu suchen

- 8.2 Die Ökovignette kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, doch müssen die Modalitäten für ihre Umsetzung und ihre Auswirkungen sorgfältig geprüft werden. Dieses Konzept sollte in den zuständigen internationalen Gremien (ICAO und IMO) übrigens auch für den Luft- und den Seeverkehr in Betracht gezogen werden. Die erneute Diskussion im Rahmen der Überarbeitung der "Eurovignette"-Richtlinie ist zu begrüßen, doch darf dabei nicht vergessen werden, dass der Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten allgemein auf alle Verkehrsarten Anwendung finden muss.

Brüssel, den 17. März 2010

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Mario SEPI
