

— zu berücksichtigen, daß die Straßenverkehrstelematik in Gesamtverkehrsmanagementstrategien auf regionaler Ebene eingebunden ist und es daher einer großräumigen Kooperation zwischen den Regionen bedarf, die von der Kommission unterstützt werden sollte,

4.4. macht deutlich, daß die Telematik nur bei Erfüllung dieser Forderungen der ihr zugewiesenen hohen Bedeutung für die Bewältigung von Verkehrsproblemen, den Schutz der Umwelt und die Förderung des Wirtschafts- und Technologiestandortes Europäische Union gerecht werden kann.

Brüssel, den 14. Mai 1998.

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen
Manfred DAMMEYER

Entschliessung des Ausschusses der Regionen zu der „Europäischen Charta der Regionen und Gemeinden für eine fortschrittliche und dauerhafte Verkehrspolitik“

(98/C 251/03)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN,

aufgrund der Präsidiumsbeschlüsse vom 17. September 1997 und vom 18. Februar 1998, gemäß Artikel 198 c Absatz 4 des EG-Vertrags eine Entschliessung zu der „Europäischen Charta der Regionen und Gemeinden für eine fortschrittliche und dauerhafte Verkehrspolitik“ zu erarbeiten und die Fachkommission 3 „Verkehr und Kommunikationsnetze“ mit der Vorbereitung der Arbeiten zu beauftragen,

gestützt auf den von der Fachkommission 3 am 13. November 1997 angenommenen Entwurf einer Entschliessung (CdR 347/97 rev.) (Berichterstatter: die Herren Weingartner und Zaplana),

gestützt auf die bisherigen Erfahrungen, die der Ausschuss innerhalb des Zeitraumes des ersten Mandates mit den Arbeiten auf dem Gebiet des Verkehrs- und Transportwesens sowie der Verkehrspolitik gesammelt hat,

unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission organisierten Seminarzyklus „Der Beitrag der Europäischen Regionen und Gemeinden für ein integriertes, leistungsfähiges und umweltschonendes europäisches Verkehrssystem“,

unter Berücksichtigung der in diesem Zusammenhang erarbeiteten zehn Leitprinzipien im Rahmen der Initiativstellungnahme „Eine umfassende und kohärente Verkehrsstrategie für die Regionen, lokalen Gebietskörperschaften und die Europäische Union“ (CdR 255/97 fin);

verabschiedet auf seiner 23. Plenartagung am 13. und 14. Mai 1998 (Sitzung vom 14. Mai) einstimmig folgende Entschliessung.

Der Ausschuß der Regionen:

spricht sich für die „Europäische Charta der Regionen und Gemeinden für eine fortschrittliche und dauerhafte Verkehrspolitik“ aus und wird im eigenen Wirkungsbereich alles unternehmen, um die angestrebten Ziele zu erreichen;

ersucht seinen Präsidenten, diese Charta den genannten zuständigen Vertretern der Regierungen und Institutionen zu übermitteln und sich für die Verwirklichung derselben einzusetzen.

Brüssel, den 14. Mai 1998.

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen
Manfred DAMMEYER

ANHANG

zur Stellungnahme des Ausschusses der Regionen

„Europäische Charta der Regionen und Gemeinden für eine fortschrittliche und dauerhafte Verkehrspolitik“

1. Rolle der Regionen und Gemeinden in der Verkehrspolitik

1.1. Die Regionen und Gemeinden der Europäischen Union stellen fest, daß das verfügbare Verkehrsnetz und das dazu entwickelte Transportsystem, zu dem auch die Gemeinden und Regionen ihren Beitrag geleistet haben, weitgehend für die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrhunderte und damit für den erreichten hohen Wohlstand unserer Gesellschaft mitverantwortlich sind.

1.2. Die Regionen und Gemeinden weisen jedoch auch darauf hin, daß das starke Verkehrswachstum in einzelnen Gebieten bereits zu Belastungen geführt hat, mit denen die Grenzen der Zumutbarkeit erreicht, manchmal sogar überschritten wurden. Obgleich sie einen finanziellen Beitrag leisten, ist die Handlungsmöglichkeit der Regionen und Gemeinden gegen diese Belastungen allerdings begrenzt, weil die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen durch die europäische Gemeinschaft und die Nationalstaaten festgelegt werden und die Regionen oft nur mit der Umsetzung betraut sind.

1.3. Die politischen Vertreter der Regionen und Gemeinden stellen dazu mit Nachdruck fest, daß von den Bürgern aber in erster Linie sie für auftretende Verkehrsprobleme verantwortlich gemacht bzw. von ihnen dazu Lösungen erwartet werden.

1.4. Die Regionen und Gemeinden der Europäischen Union besitzen zwar in den meisten Fällen eine Raumordnungskompetenz und können daher die Situierung von Wohngebieten und Arbeitsbereichen in bezug auf die Verkehrsinfrastrukturen festlegen. Den Regionen und Gemeinden ist jedoch eine größere Entscheidungsgewalt einzuräumen, wenn es darum geht festzulegen, in welchem Ausmaß ihr Grundgebiet für den Verkehr erschlossen wird und wie die Mobilität und Erreichbarkeit für alle Bürger sichergestellt werden soll.

1.5. Die Regionen haben in einigen Mitgliedstaaten Zuständigkeiten, die sie in die Beseitigung der durch Verkehrsunfälle entstehenden Schäden einbinden. In Fragen, die unmittelbar mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen, sind ihnen daher weitergehende Befugnisse einzuräumen.

2. Ziele der Verkehrspolitik

2.1. Die Regionen und Gemeinden der Europäischen Union anerkennen die Bedeutung des Verkehrs für die Wirtschaft, den Wohlstand und die Freiheit der Bevölkerung. Ziel muß es daher sein, die Mobilität der Personen und den freien Warenverkehr auch unter Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen dauerhaft zu erhalten.

2.2. Angesichts des laufend zunehmenden Verkehrs verweisen die Regionen und Gemeinden auf die absolute Notwendigkeit, die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs bestmöglich zu schützen.

2.3. Die Regionen und Gemeinden sind sich bewußt, daß das Schutz- und Sicherheitsniveau für alle Bürger der Gemeinschaft gleich sein muß. Es wird jedoch auch darauf hingewiesen, daß die Erreichung dieses Niveaus in den einzelnen Regionen und Gemeinden differenzierte Maßnahmen erfordert. Diese regionalen Unterschiede müssen bei der Festlegung der Verkehrspolitik auf der nationalen und der Gemeinschaftsebene berücksichtigt werden.

2.4. Die Regionen und Gemeinden sind überzeugt, daß eine moderne Verkehrspolitik nur durch interdisziplinäres und partnerschaftliches Handeln gestaltet werden kann. Ziel muß es daher sein, alle für den Verkehr und den Transportablauf verantwortlichen Gebietskörperschaften, Interessensvertretungen und sonstige Institutionen frühzeitig in die Entscheidungsprozesse einzubeziehen.

2.5. Die Regionen und Gemeinden vertreten die Auffassung, daß es zur Bewältigung der anstehenden Verkehrsprobleme ein unabdingbares Ziel sein muß, die Verkehrspolitik wesentlich stärker als bisher an verkehrsträger- und systemübergreifenden Lösungen zu orientieren.

3. Grundsätze für eine fortschrittliche und dauerhafte Verkehrspolitik

3.1. *Subsidiarität*

Da die Verkehrsprobleme zweckmäßigerweise jeweils auf der am besten dafür geeigneten Ebene geregelt werden sollten, ist eine stärkere Einbeziehung der Regionen und Gemeinden der Europäischen Union bei der Entwicklung von Maßnahmen und Lösungen erforderlich.

3.2. *Steigerung der Lebensqualität*

Die Verkehrs- und Transportpolitik ist so auszurichten, daß ein optimales Gleichgewicht zwischen Lebensqualität, globaler Mobilität der Bürger und Schutz der Umwelt einerseits und den angestrebten wirtschaftlichen Auswirkungen andererseits erreicht wird.

3.3. *Gesamteuropäische Verkehrsstruktur*

Die verschiedenen Verkehrsträger müssen sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch in ihren Verbindungen nach außen über eine ausreichende, leistungsfähige Struktur verfügen. In dieser Verkehrsstruktur muß umweltverträglicheren Verkehrsträgern wie der Bahn, der Küstenschifffahrt, der Binnenschifffahrt (Flüsse — Kanäle) oder dem Seeverkehr Vorrang eingeräumt werden, wobei zu deren Gunsten eine Querfinanzierung aus Steuer- und Gebühreneinnahmen anderer, weniger umweltfreundlicher Verkehrsträger eingesetzt werden kann.

3.4. *Kostenvahrheit*

In Ergänzung zu den jeweils anfallenden internen Kosten muß schrittweise auch die Anlastung der externen bzw. sozialen Kosten des Verkehrs an den jeweiligen Verkehrsträger erfolgen. Das Prinzip der kürzesten Wege ist für den Güterverkehr durch entsprechende Steuerungen über Kosten durchzusetzen.

3.5. *Nachhaltigkeit*

Die Verkehrspolitik erfordert die Entwicklung eines dauerhaften, umweltverträglichen Verkehrssystems, das sowohl den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, ökologischen und Sicherheitsbedürfnissen genügt als auch dazu beiträgt, die sozialen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen zu überwinden.

3.6. *Verkehrsqualität*

Sicherheit und Zuverlässigkeit sowie Zugänglichkeit und finanzielle Tragbarkeit sind eine Grundvoraussetzung für den Verkehrsnutzer bzw. Kunden; das gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

3.7. *Wettbewerb und Effizienz*

Maßnahmen im Bereich der Verkehrsstrukturen und der Transportabwicklung müssen einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbssituation und zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems im Sinne globaler Mobilität im Dienste der Bürger und Unternehmen leisten. Dies betrifft beispielsweise die Liberalisierung des Schienenverkehrs und die damit verbundene Öffnung des Netzes.

3.8. *Bürgernähe*

Die Akzeptanz der Bevölkerung für die Umsetzung der einzelnen Verkehrsvorhaben ist von ausschlaggebender Bedeutung. Bürgernähe bedeutet daher, daß die Interessen und Erwartungen der Bürger als Verbraucher, Verkehrsteilnehmer und Betroffene bei verkehrspolitischen Entscheidungen Berücksichtigung finden müssen.

3.9. *Intermodalität*

Die Möglichkeit der Kombination und der Wille zur Kooperation der verschiedenen Verkehrsträger auf lokaler, regionaler, einzelstaatlicher und europäischer Ebene sind eine Voraussetzung für ein optimiertes Verkehrssystem. Hierbei ist als relevanter Verkehrsträger die Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt) ausdrücklich einzubeziehen.

3.10. *Intelligente Technologien*

Da die Anwendung moderner Technologien eine bessere Nutzung der jeweils vorhandenen Infrastrukturkapazitäten und eine Anhebung des Sicherheitsniveaus ermöglichen, müssen die bereits verfügbaren Systeme auch eingesetzt und die noch notwendigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten gefördert und weitergeführt werden.

4. *Verkehrspolitische Notwendigkeiten und Forderungen*

Der Ausschuß der Regionen:

stellt fest, daß die kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften selbst im Bereich der Raumordnung und der verkehrsrechtlichen Ordnungspolitik eine Reihe von Zuständigkeiten haben. Diese Möglichkeiten sollen in Zukunft stärker genutzt werden, weil durch eine zweckmäßige Anbindung von Wohngebieten und Arbeitsstätten an die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen zumindest teilweise Verkehr vermieden bzw. reduziert werden kann und durch ordnungspolitische Maßnahmen eine Verringerung der Notwendigkeit zur Benutzung privater Kraftfahrzeuge und eine Verlagerung auf Verkehrsträger bewirkt sowie die Belastungen der betroffenen Bevölkerung und der Umwelt vermindert werden können;

verweist darauf, daß die nationalen Regierungen die wesentlichen Grundsätze der Verkehrspolitik festlegen, wobei sich diese in der Regel weitgehend mit den Vorstellungen der Gemeinden und der Regionen decken. Es wird jedoch festgestellt, daß bei der Umsetzung der formulierten Ziele und Maßnahmen heute große Defizite bestehen, weshalb die Regierungen der Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die Initiativen und Vorschläge der kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften stärker zu berücksichtigen. Der größte Teil der gesamten Arbeiten im Verkehrsbereich spielt sich auf lokaler und regionaler Ebene ab. Daher ist es sehr wichtig, daß innerhalb der Verkehrspolitik der einzelnen Mitgliedstaaten koordinierte Planungsverfahren vorgesehen werden, die den lokalen und regionalen Interessen Rechnung tragen;

würdigt die Bemühungen der Europäischen Kommission, da diese gerade in der letzten Zeit durch eine Vielzahl von Grundlagenarbeiten die Weichen für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Verkehrspolitik sowohl für den Bereich der Europäischen Union als auch für die angrenzenden mittel- und osteuropäischen Staaten erstellt hat. Es ergeht daher das Ersuchen an die Kommission, diese Politik weiter zu verfolgen und alles daran zu setzen, damit auch auf der Ebene der Gemeinschaft eine möglichst rasche Realisierung der definierten Zielvorstellungen erreicht werden kann;

begrüßt, daß das Europäische Parlament nun auch die Möglichkeit hat, den Ausschuß der Regionen zu konsultieren, und hofft, daß das Parlament davon auch Gebrauch machen wird, damit in Zukunft die Haltung der Gemeinden und Regionen zu den verschiedenen Verkehrsfragen stärker Berücksichtigung finden kann;

weiß, daß der Ministerrat letztlich maßgeblich für die Umsetzung der europäischen Verkehrspolitik verantwortlich zeichnet, weshalb an ihn die Forderung ergeht, den in einer Vielzahl von Konzepten, Resolutionen, Grün- und Weißbüchern usw. festgelegten Zielen und Maßnahmen rascher als bisher zum Durchbruch zu verhelfen. Nur so kann der Bevölkerung glaubhaft vermittelt werden, daß die politischen Entscheidungsträger auch bereit sind, für die derzeit bestehenden Verkehrs- und Umweltprobleme nachhaltige Lösungen anzustreben, damit eine auf Dauerhaftigkeit ausgerichtete Mobilität auch für die Zukunft sichergestellt werden kann.