

Donnerstag, 15. Dezember 2011

## Einheitlicher europäischer Verkehrsraum

P7\_TA(2011)0584

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011/2096(INI))**

(2013/C 168 E/10)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011)0144),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“<sup>(1)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu dem Thema „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>(2)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr<sup>(3)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Oktober 2010 zu dem Thema „Integrierte Meerespolitik (IMP) – Bewertung der bisherigen Fortschritte und neue Herausforderungen“<sup>(4)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. Juli 2011 zu dem Fünften Kohäsionsbericht der Kommission und zur Strategie für die Kohäsionspolitik nach 2013<sup>(5)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2011 zur Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsscannern<sup>(6)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. September 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020<sup>(7)</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilungen der Kommission „Das Bürgernetz“ (KOM(1995)0601) und „Aktionsplan urbane Mobilität“ (KOM(2009)0490),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ aus dem Jahr 1995 (KOM(1995)0691) und ihre Mitteilung „Verkehr und CO<sub>2</sub>“ (KOM(1998)0204) sowie darauf, dass die Kommission die letztgenannte Mitteilung erneut veröffentlichen sollte,
- unter Hinweis auf die Strategie Europa 2020,
- unter Hinweis auf den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich Verkehr,
- gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,

<sup>(1)</sup> ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.

<sup>(2)</sup> ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 556.

<sup>(3)</sup> ABl. C 351 E vom 2.12. 2011, S. 13.

<sup>(4)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2010)0386.

<sup>(5)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2011)0316.

<sup>(6)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2011)0329.

<sup>(7)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2011)0408.

Donnerstag, 15. Dezember 2011

- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0425/2011),
- A. in der Erwägung, dass die europäische Verkehrspolitik die EU-Bürger in vielen Lebenssituationen direkt betrifft und dass ein wirklich gemeinsamer europäischer Verkehrsraum, in dem alle Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden und der frei von unlauterem Wettbewerb und Sozialdumping ist, ihnen erheblichen Nutzen brächte;
- B. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor von größter Bedeutung für die Entwicklung der Europäischen Union, ihrer Regionen und Städte ist, weil er ca. 5 % des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet und um die 10 Millionen Arbeitsplätze bereitstellt; in der Erwägung, dass es entscheidend darauf ankommt, die Fähigkeit der EU zu Entwicklung und Innovation auf Gebieten wie Mobilität, Verkehr und Logistik zu behaupten, die bestimmend für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Europa und seine Position im weltweiten Wettbewerb sind; in der Erwägung, dass kleine und mittlere Unternehmen im Verkehr besonders wichtig sind;
- C. in der Erwägung, dass die 20-20-20-Ziele für die Zeit bis 2020 als vorrangige Grundlage für die Entscheidungsfindung in diesem Bereich in die zukünftige europäische Verkehrs- und Mobilitätspolitik integriert werden sollten;
- D. in der Erwägung, dass der Verkehr einen wesentlichen Beitrag zur Strategie Europa 2020 leisten kann, besonders in Bezug auf Beschäftigung, nachhaltiges Wirtschaftswachstum, Forschung, Energie, Innovation und Umweltschutz, wobei im Rahmen dieser Strategie die Sicherheit und der Umweltschutz konsequenter gefördert und präziser koordiniert werden müssen;
- E. in der Erwägung, dass bestimmte Ziele des letzten Weißbuchs nicht erfüllt wurden und deshalb die darin gesetzten Ziele regelmäßig überprüft und ausgewertet werden sollten;
- F. in der Erwägung, dass die Verkehrsunternehmen nicht miteinander im Wettbewerb stehen, sondern sich im Rahmen einer effizienten Komodalität, mit dem Leitprinzip einer effizienten Aufteilung der Verkehrsunternehmen auf die Verkehrsträger, ergänzen sollten;
- G. in der Erwägung, dass Verlagerungsziele nicht per Gesetz, sondern nur durch Nutzung funktionierender Infrastruktur und immanenter Vorteile und Stärken sowie durch Anreize erreicht werden können;
- H. in der Erwägung, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, die erfolgreiche Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) zu gewährleisten, die Verkehrsnetze aller EU-Regionen wirkungsvoll zu verknüpfen und die Unterschiede zwischen den Niveaus an Infrastrukturentwicklung in den EU-Mitgliedstaaten zu beseitigen;
- I. in der Erwägung, dass es für den Verkehrssektor und die staatenübergreifende Infrastruktur weiterhin viele historisch bedingte und geografische Hindernisse gibt (die unterschiedlichen Spurweiten oder die unüberwindlichen Barrieren der Gebirgszüge wie Alpen, Pyrenäen und Karpaten) und dass durch sie Grenzeffekte entstehen, die vielfach leicht behebbar sind und deshalb insgesamt abgebaut werden müssen;
- J. in der Erwägung, dass die Unterschiede zwischen den Regionen in Europa (Randlage, Infrastruktur, Landschaft, Bevölkerungsdichte, sozioökonomische Lage) ganz unterschiedliche Probleme schaffen, die flexible Lösungen verlangen;

**Donnerstag, 15. Dezember 2011**

- K. in der Erwägung, dass die Öffnung der Transportmärkte davon abhängig gemacht werden sollte, dass alle notwendigen rechtlichen Schutzbestimmungen geschaffen sind, damit die Öffnung mehr Dienstleistungsqualität, bessere Ausbildung und bessere Beschäftigungsbedingungen herbeiführt;
- L. in der Erwägung, dass die EU kohärente Normen für alle Verkehrsträger, besonders in Bezug auf Sicherheit, Technologie, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen, schaffen muss, wobei zu berücksichtigen ist, dass für Sektoren, in denen de facto weltweite Regeln gelten, eine wirksame Regulierung im Rahmen der einschlägigen internationalen Foren erreicht werden kann;
- M. in der Erwägung, dass die auf dem Gebiet des Verkehrs erlassenen Rechtsvorschriften sorgfältig, konsequent und zügig umgesetzt, durchgeführt und durchgesetzt werden müssen;
1. begrüßt das Weißbuch 2011, stellt aber fest, dass wichtige Ziele des Weißbuchs von 2001 entweder nur teilweise oder gar nicht erreicht wurden, und empfiehlt,
- dass die Kommission bis 2013 auf der Grundlage des Berichts zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 und im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip konkrete Vorschläge vorlegt, um bis 2020 die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr im Vergleich zu 2010 um 50 % zu reduzieren, wobei in diesen Vorschlägen die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer besonders zu beachten sind und für jeden Einzelfall der erwartete Erfolg im Sinn der Verringerung von Unfallzahlen anzugeben ist,
  - dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag vorlegt, der die Internalisierung der externen Kosten aller Güter- und Personenverkehrsarten entsprechend ihren besonderen Eigenschaften vorsieht, wobei Doppelbelastung und Marktverzerrungen zu überwinden sind, und dass die durch diese Internalisierung entstehenden Einnahmen für Investitionen in Sicherheit, Forschung, neue Technologien, Klimaschutz und Lärmreduktion – mit Blick auf nachhaltige Mobilität – und in Infrastrukturen eingesetzt werden;
2. fordert, dass die Kommission bis 2013 einen Vorschlag über die sozialen und arbeitsrechtlichen Bedingungen vorlegt, um die Schaffung eines wirklich integrierten europäischen Verkehrsmarktes zu erleichtern und den Sektor gleichzeitig für die Beschäftigten attraktiver zu machen; verlangt, dass dieser Vorschlag auf einer gründlichen Analyse des aktuellen Sachstands in Bezug auf die sozialen und arbeitsrechtlichen Bedingungen bei allen Verkehrsträgern und des Grads der Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sowie auf einer Abschätzung der Folgen der Entwicklung des Verkehrsarbeitsmarkts in der Zeit bis 2020 basieren; verlangt, dass infolge dieses Vorschlags die Beschäftigung zunimmt und die Lage der Arbeitskräfte im gesamten Sektorverkehr besser wird und dass in dem Vorschlag neue Technologien und Logistik-Dienstleistungen berücksichtigt werden, die dazu dienen können, Verkehrsdienstleistungen im Allgemeinen und solche für Menschen mit Behinderungen im Besonderen zu verbessern;
3. fordert die Kommission auf, bis 2013 anhand von Informationen der Mitgliedstaaten eine umfassende quantitative Analyse des gegenwärtigen Stands in Bezug auf das Infrastrukturniveau, die Verkehrsnetzdichte und die Qualität der Verkehrsdienste in allen EU-Mitgliedstaaten vorzulegen; stellt fest, dass dadurch ein Überblick über die gegenwärtige Lage in der EU der 27 geschaffen, die ungleiche Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten und ihrer Regionen verdeutlicht und aufgezeigt wird, wie die Infrastrukturen sämtlicher Verkehrsarten derzeit finanziert werden und welches die künftigen Investitionsprioritäten sind;
4. ist sich des wichtigen Beitrags bewusst, den der Verkehr zur Industriepolitik, zur Wettbewerbsfähigkeit und zur Handelsbilanz der EU leistet; stellt fest, dass sich der Wert der Ausfuhren von Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor 2009 auf insgesamt 454,7 Milliarden EUR belief, was einem Anteil von 41,5 % an den Ausfuhren aus der EU der 27 entspricht; stellt fest, dass die EU 2009 die größten Handelsbilanzüberschüsse mit Maschinen und Anlagen für den Verkehrssektor (112,6 Milliarden EUR) und Verkehrsdienstleistungen (21,5 Milliarden EUR) erzielt hat;

Donnerstag, 15. Dezember 2011

5. befürwortet die zehn im Weißbuch für 2050 und 2030 gesetzten Ziele bezüglich eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems, ist jedoch der Auffassung, dass es für die Zeit bis 2020 genauerer Bestimmungen bedarf in Bezug auf die Finanzierung – im Licht der wirtschaftlichen Situation der einzelnen Mitgliedstaaten – und auf die allgemeinen energie- und umweltpolitischen Herausforderungen für den Verkehr, und fordert deshalb die Kommission auf, Rechtsvorschriften auszuarbeiten, um eine Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen um 20 % (gegenüber den Bezugswerten von 1990) zu erreichen und die anschließenden Zwischenziele bis 2020 (gegenüber den Bezugswerten von 2010) anhand der „20-20-20-Ziele“ und in Zusammenarbeit mit internationalen Partnern zu verwirklichen:

- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs um 20 %,
- Reduktion des Lärms und des Energieverbrauchs von Schienenfahrzeugen um 20 %,
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs im gesamten europäischen Luftraum um 30 %,
- EU-weit einheitliche Reduktion der Emissionen von Kohlendioxid und Schadstoffen im Schiffsverkehr um 30 %, wobei die IMO-Übereinkünfte über den Energieeffizienzindex (EEDI) und den Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe (SEEM) Beiträge leisten werden;

fordert, alle in dieser Ziffer genannten Ziele als Priorität zu betrachten und deshalb jährlich zu überprüfen;

6. betont, dass die Vollendung des europäischen Verkehrsbinnenmarkts durch eine weitere Öffnung der Verkehrsnetze und -märkte anzustreben ist, und zwar unter Berücksichtigung von wirtschafts-, beschäftigungs-, sozial- und raumordnungspolitischen Aspekten, und fordert die Kommission auf, sicherzustellen, dass Vorschläge zur Öffnung der Dienstleistungssektoren aller Verkehrsmärkte kein Sozialdumping, keine Verschlechterung der Dienstleistungsqualität und keine Monopole oder Oligopole zur Folge haben; betont, dass Leitlinien zu staatlichen Beihilfen für Seehäfen immer noch dringend erforderlich sind;

7. hebt die bislang unzureichend genutzten verkehrsbezogenen Potenziale in manchen Gebieten hervor und streicht die Bedeutung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsraums mit Verbundbildung und Interoperabilität heraus, der auf einer wirklich europäischen Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssysteme beruht, welche durch Überwindung der Auswirkungen von Grenzen zwischen den Mitgliedstaaten bei allen Verkehrsträgern zu erreichen ist, mit dem Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität der gesamten Europäischen Union; betont die Bedeutung des territorialen Zusammenhalts und besonders die Zugänglichkeitsprobleme der Regionen in äußerster Randlage, der Inseln, der Regionen ohne Küste und der abgelegenen Regionen sowie die Bedeutung von guten Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Nachbarstaaten;

8. betont, dass effiziente Komodalität im Personen- und Güterverkehr bei allen Segmenten der Verkehrs- und Logistikdienstleistungen, die an Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz, Sicherheit der Energieversorgung, Sozial-, Gesundheits- und Arbeitsbedingungen und Sicherheitsaspekten gemessen wird und bei der der territoriale Zusammenhalt und das räumliche Umfeld einzelner Staaten und Regionen zu berücksichtigen ist, als Leitgedanke der zukünftigen Verkehrspolitik verstanden werden muss; ist der Auffassung, dass die Verkehrsträger einander ergänzen und zusammenwirken müssen und dass die hier vorgegebenen Parameter dazu verwendet werden sollten, die gegenwärtige und künftige Verteilung auf die Verkehrsträger in Staaten und Regionen anhand von deren individuellen Möglichkeiten zu ermitteln; vertritt die Auffassung, dass der Einsatz nachhaltiger Verkehrsmittel auch bei kurzen und mittleren Strecken systematisch begünstigt werden sollte;

9. weist auf die starke Abhängigkeit der Union von eingeführten fossilen Brennstoffen hin, deren Lieferung von außerhalb der Union mit erheblichen Risiken bezüglich der wirtschaftlichen Aspekte der Sicherheit der Union und der Flexibilität ihrer außenpolitischen Optionen verbunden ist, und fordert die Kommission auf, die Sicherheit der externen Energieversorgung der Union zu definieren und regelmäßig zu messen;

**Donnerstag, 15. Dezember 2011**

10. hält es für sehr wichtig, die Verkehrsinfrastruktur der neuen Mitgliedstaaten, einschließlich der Straßeninfrastruktur, auszubauen, damit ein gemeinsamer europäischer Verkehrsraum entsteht, und die Verkehrsnetze dieser Staaten mit denen der angrenzenden Staaten zu verknüpfen; fordert die Kommission auf, den Bedarf der neuen Mitgliedstaaten in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturausbau in ihren künftigen mehrjährigen Finanzrahmen einzubeziehen, damit die Verkehrsinfrastruktur der neuen Mitgliedstaaten bis 2025 das Niveau der anderen Mitgliedstaaten erreicht;

11. begrüßt und befürwortet die Vorschläge der Kommission zu der „Connecting Europe Facility“ und der Initiative für projektbezogene EU-Anleihen und fordert die Mitgliedstaaten auf, das Kernnetz zu verwirklichen, weil das Konzept des TEN-V nur wenige nachhaltige Projekte mit europäischem Mehrwert und mit erhöhter, realistischer Finanzierung bieten dürfte; fordert, dass

- die Mitgliedstaaten sich verpflichten, die wesentlichen bekannten Engpässe bei jedem Verkehrsträger im europäischen Verkehrsraum bis 2020 zu beseitigen, und dabei, wenn erforderlich, deren Umgehung durch den Aufbau von intermodaler Infrastruktur am Anfangs- und am Endpunkt einer Strecke fördern, den grenzüberschreitenden Projekten zwischen allen Mitgliedstaaten Priorität geben, ohne die Anbindung an angrenzende Staaten zu vernachlässigen, und bis 2015 ein genehmigtes Finanzierungskonzept vorlegen,
- die Kommission die Zusage macht, die Stabilität der Finanzierung der TEN-V-Projekte – koordiniert mit der Regionalpolitik – zu erhöhen,
- sich die Kommission verpflichtet, alternative Finanzierungsmodelle und -instrumente, u. a. projektbezogene Anleihen, zu unterstützen und bei den Vorschlägen zur Internalisierung der externen Kosten eine verstärkte Nutzung der daraus entstandenen Einnahmen für die Finanzierung von TEN-V-Projekten vorzusehen,
- die Festlegung der Prioritäten in engem Zusammenhang mit den Bedingungen zur Nutzung von regionalen Strukturfondsmitteln betrachtet wird, damit langfristig für die Wirksamkeit und Sichtbarkeit der EU-Maßnahmen im Bereich des TEN-V gesorgt ist, und die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Finanzmittel für diese Projekte über die Laufzeit der Mehrjahresprogramme der EU hinaus zu garantieren,
- die Priorität der Projekte nach 2015 nur dann aufrechterhalten wird, wenn die Mitgliedstaaten bindende Haushaltsbeschlüsse getroffen haben, die eine Ausführung der Projekte garantieren, und die Kofinanzierung der EU nach dem Grundsatz des Verfalls bei Nichtnutzung („use it or lose it“) erfolgt,
- EuroVelo, das europäische Radfernwegenetz, in das TEN-V aufgenommen wird;

12. betont, dass durch die Schaffung einer guten Verkehrsinfrastruktur und eines guten Zugangs zu ihr alle Regionen wirtschaftlich gestärkt und attraktiver für Direktinvestitionen gemacht werden, wodurch sich langfristig sowohl ihre Wettbewerbsfähigkeit als auch die Wettbewerbsposition der gesamten EU verbessert und ein solider Ausbau des Binnenmarkts sichergestellt und das Ziel des territorialen Zusammenhalts erreicht wird;

13. weist darauf hin, dass die Verkehrsnetze eine erstrangige Rolle in der Raumordnungspolitik spielen; betont den besonderen Beitrag, den wichtige Verkehrsinfrastrukturen wie Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken zur Ankurbelung der lokalen Entwicklung leisten; ist der Ansicht, dass die Makroregionen und die Strategien zu ihrer Entwicklung das Potenzial haben, eine aktivere Rolle bei der Umsetzung einer abgestimmten, erfolgreichen und nachhaltigen Verkehrspolitik zu spielen; weist darauf hin, dass es wichtig ist, gemeinsame Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen zu konzipieren, zu planen und umzusetzen, und auf die Notwendigkeit der Weitergabe bewährter Praxis im Verkehrsbereich; betont, dass die Bürger und Unternehmen in der EU unmittelbar von einem gemeinsamen europäischen Verkehrsraum profitieren werden, mit dem Zeit- und Kosteneinsparungen im Güter- und Personenverkehr und eine stärkere Marktintegration erreicht werden sollen;

Donnerstag, 15. Dezember 2011

14. stellt fest, dass für Personen- und Gütertransport bei allen Verkehrsarten gleiche, den Risiken angemessene und auf EU-Ebene harmonisierte Standards für die Gefahrenabwehr gelten sollten, und verlangt einen Vorschlag im Hinblick auf die Finanzierung der Erfüllung dieser Anforderung; vertritt die Auffassung, dass im Fall des See- und des Luftverkehrs von vornherein internationale Koordinierung zu verlangen ist, wobei bisherige Regelungen bis 2015 überprüft und nötigenfalls überarbeitet und stufenweise in Übereinkünfte mit Drittstaaten einbezogen werden sollten;

15. betont die Bedeutung einer kohärenten Strategie für den Übergang zu alternativen und erneuerbaren Energieträgern für den Verkehr und hebt hervor, dass durch einen Energiemix und bereits bestehende Energieeinsparungsmethoden die festgelegten Ziele erreicht werden können; stellt fest, dass dieser Übergang spezielle Infrastrukturen und entsprechende Anreize voraussetzt und dass Reduktionsziele technologieneutral aufgestellt werden sollten;

16. fordert bis 2015 einen Vorschlag zur städtischen Mobilität, bei dem die Unterstützung von Projekten, unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips, von der Vorlage von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität durch kommunale Instanzen abhängig gemacht wird, die eine effiziente Personen- und Güterlogistikette in städtischen und bebauten Zonen vorsehen, die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, der Unfallzahlen, der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung bewirken, den Normen und Zielvorgaben der EU-Verkehrspolitik genügen, sich mit den Bedürfnissen umliegender Städte und Regionen vertragen und keine neuen Marktschranken schaffen; empfiehlt den Austausch bewährter Praxis in Bezug auf Innovation und Forschung im Bereich nachhaltige Konzepte für städtische Mobilität;

17. betont, dass das Verhalten der Verkehrsnutzer ausschlaggebend ist, und fordert die Schaffung von Anreizen zur Wahl nachhaltiger, mit körperlicher Betätigung verbundener, sicherer und gesunder Verkehrsmittel und Mobilitätsarten; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips bis 2013 Vorschläge über Initiativen auszuarbeiten, die umweltverträglichen öffentlichen Verkehr und Fortbewegung zu Fuß und per Fahrrad, besonders in Städten, fördern mit dem Ziel, die Zahl der Nutzer dieser Fortbewegungsarten zu verdoppeln; hält es deshalb für wichtig, sichere Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrer, gerade in Städten, zu schaffen, die Interoperabilität von Verkehrsdienstleistungen zu verbessern sowie die Einführung eines einheitlichen Fahrausweises und eines integrierten E-Ticket-Systems für multi-modale Fortbewegung zu fördern, bei der auch Fern- und Nahverkehr verknüpft werden; weist darauf hin, dass Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit von Verkehrsmitteln für die soziale Mobilität von entscheidender Bedeutung sind und dass das Ineinklangbringen von Nachhaltigkeitszielen mit gesellschaftlichen Bedürfnissen bei der Planung der zukünftigen Verkehrspolitik stärker berücksichtigt werden sollte;

18. ist der Überzeugung, dass Grundregeln für Fahrgastrechte in einer Charta der Fahrgastrechte, die alle Verkehrsarten erfasst, festgeschrieben werden sollten, und erwartet deshalb von der Kommission bis spätestens Anfang 2012 die Vorlage eines entsprechenden Vorschlags, in dem die besonderen Merkmale jeder Verkehrsart und die bisherigen Erfahrungen zur Geltung kommen und der ein Kapitel über die Rechte von Passagieren mit Behinderungen enthält; verlangt die einheitliche Auslegung und die konsequente Umsetzung, Durchführung und Durchsetzung dieser Rechte aufgrund klarer Definitionen und Leitlinien und mit transparenten Regeln bezüglich ihrer Handhabung; betont, dass auf zusätzliche Gebühren bezogene Rechtsvorschriften notwendig sind, die alle Verkehrsarten abdecken;

19. betont, dass für die gesamte Wertschöpfungskette der Transport- und Logistikunternehmen eine integrierte Verkehrspolitik erforderlich ist, mit der die Herausforderungen für Verkehr und Mobilität, gerade in städtischen Gebieten, in geeigneter Weise angegangen werden können; fordert eine verbesserte Koordinierung zwischen den Entscheidungsträgern in den EU-Institutionen sowie einen ständigen Dialog und Konsultationen mit der Logistikbranche, Verkehrsdienstleistern und Kunden im Rahmen eines europäischen Logistik- und Mobilitätsforums;

20. spricht sich dafür aus, der Förderung umweltfreundlicher Logistik und verbesserter Mobilitätssteuerung Vorrang einzuräumen;

**Donnerstag, 15. Dezember 2011**

21. bekräftigt, dass eine nachhaltige Multimodalität für die Personen- und Güterlogistik intermodale Knotenpunkte und Terminals, eine integrierte Planung und Logistik und eine integrierte allgemeine und berufliche Bildung erfordert;

22. betont, dass die EU ihren Spitzenplatz bei der technologischen Innovation behaupten muss, damit Effizienz, Nachhaltigkeit und Beschäftigung gefördert werden; fordert die Gewährung von Finanzmitteln für ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm, das gezielt auf nachhaltige und sichere Mobilität ausgerichtet wird, mit konkreter Umsetzungsstrategie, einem Zeitplan und wirkungsvoller Finanzkontrolle und mit dem Ziel,

— bei allen Verkehrsarten die Führungsstellung des Produktions- und Forschungsstandorts EU zu behaupten und dabei besondere Schwerpunkte auf Verkehr mit geringeren Kohlendioxidemissionen, allgemein auf weniger Emissionen und Lärmbelastung sowie auf mehr Sicherheit und Gefahrenabwehr zu legen,

— effiziente, intelligente, interoperable und verknüpfte Systeme zu schaffen und dadurch SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, River Information Services, SafeSeaNet, LRIT und IVS zu fördern,

— praxisorientierte Lösungen zu finden unter Einbeziehung einer Expertengruppe aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Gesellschaft;

— durch die Fortsetzung der Initiative E-safety die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und die Infrastruktur für die Einführung des Notrufsystems E-Call unter Wahrung des Datenschutzes aufzubauen;

23. ist der Auffassung, dass bei allen Verkehrsarten bürokratische Hürden abgebaut werden sollten, und fordert deshalb die verstärkte Vereinfachung und Harmonisierung der Beförderungs- und Logistikdokumente, vor allem für den Güterverkehr, und bis 2013 einen Vorschlag zur Vereinheitlichung von Frachtdokumenten und elektronischen Dokumenten, auch im Interesse der Begünstigung des multimodalen Frachtverkehrs;

24. betont die Notwendigkeit der Verbesserung und der Standardisierung von Kontrollgeräten, wie Geschwindigkeitskameras und On-board-units, sowie von Kommunikationssystemen bzw. -trägern und fordert bis 2013 einen Vorschlag zur gegenseitigen Anerkennung und Interoperabilität dieser Geräte; betont, dass die Koordinierung und die Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Behörden bei Strafverfolgung über Grenzen hinweg verbessert werden müssen und dass es für mehr Konvergenz bei der Anwendung der Straßenverkehrssicherheitsnormen zu sorgen gilt;

25. betont, dass mögliche Änderungen der Ladeeinheiten und deren Standardisierung unter Berücksichtigung der im weltweiten Verkehr verwendeten Ladeeinheiten und der Abmessungen von Frachtfahrzeugen dazu beitragen müssen, den multimodalen Verkehr zu optimieren, und nachweisbare Vorteile in Form von Kraftstoffeinsparung, geringeren Emissionen und verbesserter Straßenverkehrssicherheit mit sich bringen müssen;

26. empfiehlt, dass die Mitgliedstaaten die Verwendung des europäischen modularen Systems (EMS) nur auf bestimmten Strecken genehmigen, wenn die vorhandene Infrastruktur und die geltenden Sicherheitsanforderungen das zulassen, und dass sie die Kommission von dieser Genehmigung unterrichten;

27. hebt die Bedeutung der europäischen Beförderungsvermittler hervor und fordert zusätzliche Anstrengungen, um ihre europäische Dimension zu stärken;

28. fordert die Mitgliedstaaten auf, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Verkehrsträgern bezüglich der Energiebesteuerung und der Mehrwertsteuer zu unterstützen und auf sie hinzuarbeiten;

Donnerstag, 15. Dezember 2011

29. fordert in Bezug auf den Straßenverkehr,
- dass bis 2014 eine erneute Überarbeitung der Rechtsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterverkehr und ihrer Durchführung erfolgt und die Auslegung ihrer Durchführung und Durchsetzung harmonisiert wird, wobei die Position des Europäischen Parlaments zu einer Harmonisierung der Sanktionen im Straßengüterverkehr berücksichtigt werden sollte, und stellt fest, dass auch eine Harmonisierung der Beschränkungen des Güterkraftverkehrs in der gesamten Europäischen Union notwendig ist,
  - dass die bereits aufgestellten Zielvorgaben eingehalten und den vorrangigen Projekten des transeuropäischen Straßennetzes neue Impulse gegeben werden,
  - dass bis 2020 die Zahl der sicheren Lkw-Stellflächen auf dem transeuropäischen Straßennetz gegenüber den Zahlen von 2010 um 40 % erhöht werden und ihre Qualität (Hygiene-Standards) verbessert wird,
  - dass die Kommission Initiativen der Mitgliedstaaten unterstützt, die durch Steuerbegünstigungen die Schaffung eines sicheren und umweltfreundlichen Fuhrparks fördern,
  - dass die Kommission bis Ende 2013 einen Bericht über den Zustand des gemeinschaftlichen Güterkraftverkehrsmarkts ausarbeitet, der eine Analyse der Marktsituation mit einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in diesem Berufszweig sowie eine Bewertung der Frage enthält, ob die Harmonisierung der Vorschriften unter anderem in den Bereichen Durchsetzung von Straßenbenutzungsgebühren und Sozial- und Sicherheitsvorschriften so viele Fortschritte erzielt hat, dass eine weitere Öffnung der inländischen Güterkraftverkehrsmärkte einschließlich der Aufhebung der Beschränkungen der Kabotage in Betracht kommt,
  - dass die Aus- und Weiterbildung von im Verkehr beschäftigten Personen, einschließlich derjenigen, die mit der Beförderung zusammenhängende Dienste für Fahrgäste erbringen, und der Zugang zu den entsprechenden Berufen verbessert werden, um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Löhne zu bewirken und diese Berufe attraktiver zu machen,
  - dass standardisierte EU-Methoden zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks von Verkehrs- und Logistikleistungen eingeführt werden, um eine Vervielfältigung der nationalen Ansätze zu unterbinden, und dass Initiativen der Wirtschaft unterstützt werden, die Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks insbesondere im Fall des Güterkraftverkehrs zu fördern;
30. fordert in Bezug auf den Schiffsverkehr:
- einen Vorschlag zum sog. blauen Gürtel bis 2013, um die Formalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, zu erleichtern und das Potenzial der „Meeresautobahnen“ dadurch auszubauen, dass in Einklang mit dem geltenden Umwelt- und Naturschutzrecht ein echter Binnenmarkt für den Seeverkehr innerhalb der EU geschaffen wird,
  - Initiativen, die dafür sorgen, dass die Verminderung der Schwefelemissionen von Schiffen nicht eine Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger herbeiführt,
  - die Einführung einer europäischen Politik für den Kurz- und Mittelstreckenseeverkehr, um freie Kapazitäten auf Binnenschiffahrtswegen zu nutzen und die EU-Ziele der Verminderung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erreichen,



**Donnerstag, 15. Dezember 2011**

- fortgesetzte Unterstützung des Programms Naiades unter Einhaltung des geltenden Umwelt- und Naturschutzrechts und ein Folgeprogramm, durch das das jetzige Programm Naiades ab 2014 fortgeschrieben wird,
  - einen Vorschlag zur 20-prozentigen Erhöhung der Anzahl an multimodalen Anbindungen (Plattformen) für die Binnenschifffahrt, die Binnenhäfen und den Schienenverkehr gegenüber der Zahl von 2010 bis 2020 und entsprechende finanzielle Förderung sowie die Verlängerung des Programms Marco Polo über 2013 hinaus zu dem Zweck, das Potenzial für den Schiffsverkehr effizient zu nutzen,
  - die Zuweisung von mindestens 15 % der TEN-V-Mittel im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen für Projekte zur Verbesserung nachhaltiger und multimodaler Anbindungen zwischen Seehäfen, Binnenhäfen und multimodalen Plattformen mit Schwerpunkt auf Projekten des Schiffsverkehrs,
  - aufgrund der Internationalität des Seeverkehrs die Angleichung der Ausbildung im Schiffsverkehr nach einem internationalen Standard bis 2012, insbesondere die zügige Anpassung des Vorschlags der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten zwecks Einbeziehung der Änderungen von 2010 an dem Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in das Unionsrecht, die Vorlage eines Vorschlags zur gegenseitigen Anerkennung der Rahmenbedingungen für die Ausbildung von Hafearbeitern bis Ende 2013 und die Ausarbeitung einer Strategie zur Nachwuchsgewinnung für maritime Berufe;
31. fordert in Bezug auf den Luftverkehr:
- die Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums II durch die Kommission und die Mitgliedstaaten, zu der die Einführung von SESAR einen wichtigen Beitrag leisten wird, und die Vorlage eines Vorschlags der Kommission über die Vollendung eines einheitlichen europäischen Luftraums durch eine Reduzierung der Zahl der funktionalen Luftraumblöcke bis 2013,
  - die Verbesserung der Abstimmung zwischen den Verordnungen über den einheitlichen Luftraum, den Projekten SESAR und Galileo und den Clean-Sky-Initiativen durch die Kommission, damit Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur Senkung der Treibhausgasemissionen mit mehr Erfolg durchgeführt werden,
  - Vorrang für die Dienstleistungsqualität und die Koordination mit internationalen Normen bei den weiteren Vorschlägen zu Marktliberalisierungen,
  - alle notwendigen Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten, damit der EU-Handel mit Emissionszertifikaten bis 2012 auf internationaler Ebene akzeptiert wird, wodurch gleiche internationale Spielregeln sichergestellt werden,
  - aktive Bemühungen um die Schaffung eines „Kontrollpunkts der Zukunft“ für die Sicherheitskontrolle von Reisenden und Frachtgut;
32. fordert in Bezug auf den Schienenverkehr,
- dass die Kommission bei Vorschlägen zur weiteren Öffnung der Märkte den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im öffentlichen Nahverkehr und dem bestehenden Dienstleistungsangebot Rechnung trägt, mit dem Ziel, das jetzige Dienstleistungsangebot zu verbessern und zugleich einen gerechteren Wettbewerb sicherzustellen und Sozialdumping zu unterbinden,

Donnerstag, 15. Dezember 2011

- dass die technische Harmonisierung und die Interoperabilität seitens der Mitgliedstaaten stärker gefördert werden, besonders die Harmonisierung der Regeln zur Zulassung von Fahrzeugen, damit die Fahrzeugzulassung unter Bedingungen der finanziellen Transparenz nicht länger als zwei Monate dauert, und dass die Zuständigkeiten der Europäischen Eisenbahngesellschaft und ihre Mittelausstattung bis 2012 entsprechend geändert werden,
  - dass neue, durchdachte Impulse für die Eisenbahninfrastruktur, die Lärmverringerung und den ERTMS-Aktionsplan für die Zeit bis 2020 gegeben werden,
  - dass die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2012 einen Vorschlag für eine Richtlinie mit Bestimmungen über das Verhältnis zwischen dem Betrieb von Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen und einen Vorschlag über die Öffnung der nationalen Märkte für Schienenpersonenverkehrsdienste, durch den die Qualität des Schienenverkehrs nicht beeinträchtigt wird und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewahrt bleiben, vorlegt,
  - dass die nationalen Regulierungsbehörden im Interesse eines effizienteren Schienenverkehrs Unabhängigkeit und gestärkte Befugnisse erhalten, dass diese Behörden in einem europäischen Verbund enger zusammenarbeiten und dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag ausarbeitet, der weitere Schritte zu diesem Ziel vorsieht und eine europäische Regulierungsbehörde schafft,
  - dass die Ausbildung und Fortbildung nach anspruchsvollen Maßstäben und die Förderung der staatenübergreifenden Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen und Qualifikationen wichtiger genommen werden;
  - dass die Kommission die Auswirkungen bewertet, die die Öffnung des Schienengüterverkehrsmarkts auf den Einzelwagenverkehr gehabt hat, und, falls die Mengen in diesem Verkehr zurückgegangen sind, bis zum 31. Dezember 2012 einen Vorschlag vorlegt, der vorsieht, dass die Mitgliedstaaten diese Tätigkeit in Anbetracht ihres wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Nutzens fördern dürfen;
33. stellt fest, dass die europäische Schienenverkehrsbranche immer stärker der Konkurrenz von Anbietern aus Drittländern auf dem europäischen Markt ausgesetzt ist; erklärt sich besorgt über die erheblichen Hindernisse für Bewerbungen von EU-Anbietern um öffentliche Aufträge in Drittstaaten;
34. fordert die Kommission auf, in ihren Abschätzungen der Auswirkungen von Legislativvorschlägen die Möglichkeiten zur Schaffung „ökologischer Arbeitsplätze“ und Maßnahmen zu ihrer Förderung zu ermitteln, zu quantifizieren und zu bewerten;
35. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine gemeinsame Strategie der Information, der Kommunikation und der Konsultation der Beteiligten, unter besonderer Einbeziehung der betroffenen Bürger, in Bezug auf den Bedarf, die Planung, die Entwicklung und die Finanzierung der Infrastrukturen vorzulegen, die entsprechend den Verpflichtungen im Rahmen der Strategie Europa 2020 für Wachstum, Mobilität, Entwicklung und Beschäftigung notwendig sind;
36. erklärt es angesichts der Tatsache, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bedeutende verkehrspolitische Zuständigkeiten haben, für wesentlich, dass sie über einen mehrere staatliche Ebenen umfassenden Ansatz mitwirken können;
37. fordert, dass die Kommission die Ziele des Weißbuchs, die Fortschritte und die Ergebnisse jährlich begutachtet und dem Parlament alle fünf Jahre über die Durchführung des Weißbuchs Bericht erstattet;
38. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.
-