



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 22.06.2006
KOM(2006) 314 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND AN DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**Für ein mobiles Europa –
Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent
Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001**

{SEC(2006) 768 }

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ein neuer Kontext für die europäische Verkehrspolitik.....	3
1.1.	Ziele der Verkehrspolitik	3
1.2.	Weiterentwicklung des Kontextes.....	5
1.3.	Die europäische Verkehrspolitik im Zeitraum 2001-2006.....	6
2.	Die Situation im Verkehrssektor.....	8
2.1.	Die Zunahme des Verkehrs.....	8
2.2.	Die Auswirkungen des Verkehrs	9
3.	Nachhaltige Mobilität im Binnenmarkt – Verbindungen schaffen	10
3.1.	Landverkehr	10
3.2.	Luftverkehr.....	12
3.3.	Verkehr auf Wasserwegen	12
4.	Nachhaltige Mobilität für den Bürger – zuverlässiger und sicherer Verkehr	14
4.1.	Beschäftigung und Arbeitsbedingungen	14
4.2.	Passagierrechte.....	15
4.3.	Sicherheit.....	15
4.4.	Gefahrenabwehr	16
4.5.	Nahverkehr.....	16
5.	Verkehr und Energie	17
6.	Optimierung der Infrastruktur	18
6.1.	Doppelte Aufgabe: Verringerung der Überlastung und Verbesserung der Zugänglichkeit.....	18
6.2.	Erschließung aller Finanzierungsquellen	19
6.3.	Intelligente Entgeltsysteme	20
7.	Intelligente Mobilität.....	21
7.1.	Verkehrslogistik	21
7.2.	Intelligente Verkehrssysteme	22
8.	Die globale Dimension.....	23
9.	Schlussfolgerung: Neufassung der Agenda	24
	ANHANG 1.....	27
	ANHANG 2.....	30

1. EIN NEUER KONTEXT FÜR DIE EUROPÄISCHE VERKEHRSPOLITIK

1.1. Ziele der Verkehrspolitik

Eine nachhaltige Verkehrspolitik der EU muss darauf ausgerichtet sein, dass unsere Verkehrssysteme den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Anforderungen der Gesellschaft entsprechen. Effiziente Verkehrssysteme sind unverzichtbar für den Wohlstand Europas und haben erhebliche Auswirkungen auf Wirtschaftswachstum, soziale Entwicklungen und die Umwelt. Auf den Verkehrssektor entfallen ca. 7% des europäischen BIP und etwa 5% der Arbeitsplätze in der EU. Er ist schon für sich genommen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, trägt aber auch wesentlich zum Funktionieren der europäischen Wirtschaft insgesamt bei. Die Mobilität von Gütern und Personen ist eine grundlegende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit von Industrie und Dienstleistungen in Europa. Letztendlich ist Mobilität auch ein grundlegendes Recht des Bürgers.

Nach einem eher schwerfälligen Start hat die Verkehrspolitik der Europäischen Union in den letzten 15 Jahren rasch an Dynamik gewonnen. Die **Ziele** der EU-Verkehrspolitik vom Verkehrsweißbuch 1992¹ über das Weißbuch von 2001² bis hin zu dieser Mitteilung bleiben gültig: Die europäischen Bürger sollen Zugang zu effizienten und effektiven Verkehrssystemen mit folgenden Merkmalen erhalten:

- *Hohes Maß an **Mobilität** für Bürger und Unternehmen in der gesamten Union.* Ein Angebot an erschwinglichen Verkehrsdienstleistungen von hoher Qualität trägt wesentlich dazu bei, dass der freie Verkehr von Personen, Gütern und Dienstleistungen, die Verbesserung des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gewährleistet werden können.
- ***Schutz** der Umwelt, Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit, Förderung von Mindestnormen bei der Beschäftigung in dem Sektor sowie Schutz von Passagieren und Bürgern.*
- Die Umweltbelastung hat wesentlich zugenommen, und für die Zukunft ist auch weiterhin mit erheblichen Gesundheits- und Umweltproblemen zu rechnen, z.B. aufgrund der Luftverschmutzung³. Daher müssen ein hohes Maß an Schutz und Verbesserungen bei der Umweltqualität gefördert werden.
- Als einer der großen Energieverbraucher muss der *Verkehr außerdem zur Energieversorgungssicherheit beitragen.*
- Im sozialen Bereich unterstützt die EU mit ihrer Politik Verbesserungen bei der Beschäftigungsqualität und bessere Qualifikationen der Beschäftigten im europäischen Verkehrssektor.

¹ (KOM (92) 494) vom 2. Dezember: „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“

² (KOM (2001) 370) vom 12.9.2001: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“

³ (KOM(2005) 446 endg. vom 20. September 2005 über eine thematische Strategie zur Luftverschmutzung

- Die EU-Politik schützt die europäischen Bürger ferner als Nutzer und Anbieter von Verkehrsdienstleistungen sowohl in ihrer Eigenschaft als Verbraucher als auch unter dem Aspekt der Sicherheit und – seit kurzem – der Gefahrenabwehr.
- ***Innovationen** im Hinblick auf Fortschritte bei den beiden erstgenannten Zielen **Mobilität und Schutz durch Erhöhung der Effizienz und der Nachhaltigkeit des expandierenden Verkehrssektors.*** Die Politik der EU fördert die Entwicklung und Einführung zukunftsorientierter innovativer Lösungen, die sich durch Energieeffizienz oder den Einsatz alternativer Energiequellen auszeichnen oder ausgereifte Großprojekte im Bereich des intelligenten Verkehrs unterstützen (z.B. GALILEO).
- ***Beitrag zur Mobilität auf internationaler Ebene im Sinne der Politik der Union für die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität, von Schutz und Innovation*** durch Beteiligung in den internationalen Organisationen. Die globale Führungsrolle der EU bei der Entwicklung von Lösungen für den nachhaltigen Verkehr, in der Industrie sowie bei Ausrüstungen und Dienstleistungen muss noch besser zur Geltung gebracht werden.

Durch diese Ziele steht die Verkehrspolitik der Union voll in Einklang mit der **Agenda von Lissabon** für Wachstum und Beschäftigung. Wie diese Mitteilung deutlich macht, haben die Ziele auch eine längerfristige Orientierung, wobei bei allen politischen Optionen der Ausgleich zwischen den Hauptanliegen Wirtschaftswachstum, soziale Sicherheit und Umweltschutz gesucht wird.⁴

Vom Binnenmarkt sind bereits positive Effekte für den Straßen- und den Luftverkehrssektor ausgegangen, und auch für den Verkehr auf der Schiene und auf den Wasserwegen wird künftig mit derartigen Effekten gerechnet. Von der EU-Politik unterstützte Effizienzgewinne werden vor allem den Schienen- und den Wasserstraßenverkehr insbesondere auf längeren Strecken wettbewerbsfähiger machen. Die Mobilität muss mit Hilfe eines breiten Instrumentariums von ihren negativen Nebeneffekten **abgekoppelt werden**. Die Politik muss daher künftig darauf abzielen, die spezifischen Potenziale der einzelnen Verkehrsträger zu **optimieren**, um die Ziele sauberer und effizienter Verkehrssysteme zu erreichen. Das technologische Potenzial für eine bessere Umweltverträglichkeit des Verkehrs muss ausgebaut werden, insbesondere im Hinblick auf die Treibhausgasemissionen. Eine Reihe von größeren Infrastrukturprojekten wird dazu beitragen, die Umweltbelastung bei bestimmten Korridoren zu mindern. **Die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger** muss realisiert werden, soweit dies möglich ist, vor allem bei längeren Strecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren. Gleichzeitig ist bei allen Verkehrsträgern eine Optimierung erforderlich. Alle Verkehrsträger müssen umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter werden. Schließlich kann mit der “Co-Modality”, d.h. der effizienten Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen erreicht werden. Dieser Ansatz entspricht voll und ganz den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 16. März 2006 und der aktualisierten Strategie für nachhaltige Entwicklung, insbesondere dem Kapitel über Verkehr.

⁴ Vgl. Mitteilung der Kommission KOM (2005) 658 endg. vom 13.12.2005 zur Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung. Ein Aktionsprogramm.

1.2. Weiterentwicklung des Kontextes

Während die Ziele der EU-Verkehrspolitik ihre Geltung behalten haben, hat sich ihr allgemeiner Kontext weiter entwickelt:

- **Mit der Erweiterung** hat die EU eine kontinentale Dimension erhalten. Durch die Ausdehnung der wichtigsten Achsen des transeuropäischen Netzes entstehen mehr Korridore, die besonders geeignet für den Verkehr auf Schienen und Wasserwegen sind. Die Meeresgebiete haben für Europa eine immer größere Bedeutung: die meisten Anrainerstaaten der Ostsee sind jetzt EU-Mitgliedstaaten, und die wichtigsten Flüsse wie die Achse Rhein-Donau stellen Verbindungen zu den Küstengebieten her. Die Union der 25, bald der 27, zeichnet sich durch größere Diversität aus. Während im dicht besiedelten und industrialisierten „mittleren Westen“ Umweltverschmutzung, Flächennutzung und Verkehrsüberlastung die dringlichsten Probleme sind, stellt für andere Mitgliedstaaten die Zugänglichkeit das Hauptanliegen dar. Die Diversität kann in bestimmten Bereichen der Politik differenziertere Lösungen mit Raum für lokale, regionale und nationale Varianten erforderlich machen, wobei aber gleichzeitig ein europaweiter Verkehrsbinnenmarkt gewährleistet werden muss.
- Das Profil der **Industrie** im Verkehrsbereich hat sich gewandelt. Konsolidierungen finden auf europäischer Ebene vor allem in der Luftfahrt und im Seeverkehr statt. Der Binnenmarkt hat den internationalen Straßengüterverkehr und zunehmend auch den Schienenverkehr wettbewerbsfähiger gemacht. In den letzten fünf Jahren kam es aufgrund der Globalisierung zur Entstehung großer Logistikunternehmen mit weltweitem Aktionsradius. Die europäische Verkehrspolitik wird sich wesentlich intensiver auf die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ihrer multimodalen Verkehrsindustrien konzentrieren und verkehrsträgerübergreifende integrierte Lösungen anbieten müssen, die vor allem auf die Beseitigung von Überlastungen und Schwachstellen in der Logistikkette abzielen. Gleichzeitig muss der Binnenmarkt auch weiterhin neu gegründeten sowie kleinen und mittleren Unternehmen Raum zur Entfaltung bieten.
- Der Verkehr entwickelt sich zunehmend zu einer Branche der Hochtechnologie, für deren Entwicklung Forschung und **Innovation** entscheidend sind. Innerhalb des aufgestockten Budgets des siebten europäischen Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung (2007-2013) leistet die technologische Innovation im Verkehr einen direkten Beitrag zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit sowie zu Zielen im Umwelt- und Sozialbereich. Zu den Themen auf der Grundlage der strategischen Forschungsprogramme, die im Rahmen der europäischen Technologieplattformen im Verkehr entwickelt wurden, gehören die Steigerung der Umweltfreundlichkeit des Land- und des Luftverkehrs, die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements, die Entlastung der europäischen Verkehrskorridore, Mobilität in der Stadt, Intermodalität und Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr und eine wettbewerbsfähige industrielle Basis. Zu den Erfolg versprechendsten vorrangigen Bereichen gehören intelligente Verkehrssysteme, die Aspekte der Kommunikation, Navigation und Automation, Antriebstechnologien für bessere Kraftstoffeffizienz sowie die Förderung der Verwendung alternativer Kraftstoffe einbeziehen.

- Internationale **Umweltverpflichtungen**, einschließlich derer im Rahmen des Kyoto-Protokolls, müssen in die Verkehrspolitik integriert werden. Eine bedeutende Herausforderung stellen die CO₂-Emissionen dar, ferner sind in den Bereichen Luftqualität, Lärmbelästigung und Bodennutzung kontinuierliche Anstrengungen erforderlich, auch wenn in den letzten zehn Jahren z.B. bei der Verringerung schädlicher Emissionen deutliche Erfolge erzielt werden konnten.
- Die Verkehrspolitik muss auch einen Beitrag leisten zur Erreichung der Ziele der europäischen Energiepolitik, wie sie in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom März 2006 festgelegt wurden, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Energieversorgung und die Nachhaltigkeit. Ein Anteil von 30% des gesamten **Energieverbrauchs** in der EU entfällt auf den Verkehr. Bei 98% Abhängigkeit vom Erdöl haben die hohen Ölpreise starke Auswirkungen auf den Verkehrssektor und wirken als Anreiz für die Entwicklung von Lösungen auf der Grundlage neuer innovativer Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Diversifizierung der Versorgung sowie für Maßnahmen zur Nachfragesteuerung.
- Auch der **internationale Kontext** hat sich aufgrund verschiedener Faktoren verändert. Die anhaltende Bedrohung durch den Terrorismus betrifft den Verkehr mehr als jeden anderen Sektor. Die Globalisierung der Wirtschaft hat Handelsströme beeinflusst und zu einer stärkeren Nachfrage nach internationalen Verkehrsdienstleistungen nach und aus den Schwellenländern geführt. Gemeinsam haben die EU und ihre Mitgliedstaaten eine gute Ausgangsbasis, um bei der Gestaltung des globalen Rahmens unseren wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen mehr Geltung zu verschaffen. In der Außenperspektive differenziert sich die EU-Verkehrspolitik nach Land, Region und Verkehrsträger. Gegenüber den Beitrittskandidaten und sogar gegenüber den Partnern der europäischen Nachbarschaftspolitik wird jetzt intensiver auf eine schrittweise Ausdehnung des Verkehrsbinnenmarktes hingearbeitet.
- Auch der Bereich europäisches Regieren (**Governance**) entwickelt sich weiter. Der grundlegende Rechtsrahmen für den Binnenmarkt ist weitgehend festgelegt. Viel hängt jetzt von einer effektiven praktischen Umsetzung der Rechtsvorschriften ab. Vertragsverletzungsverfahren wegen mangelhafter Umsetzung werden eingeleitet, wenn dies erforderlich ist. Gleichzeitig wird es der Kommission durch Erkenntnisse aus der Beobachtung des Binnenmarktes und breit angelegten Konsultationen der Betroffenen erleichtert, die Verbreitung bewährter Praktiken zu fördern, bessere Regelungen zu entwickeln und auch Vereinfachungen vorzunehmen, wo immer das möglich ist. Die Festlegung von Vorschriften muss mit der Innovation Hand in Hand gehen. In vier Bereichen der Verkehrspolitik wurden europäische Agenturen geschaffen: diese zweite Ebene der europäischen Verwaltung gewährleistet zielgerichtete technische Kompetenz und unterstützt die Umsetzung des *Besitzstandes*.

1.3. Die europäische Verkehrspolitik im Zeitraum 2001-2006

Als größte Herausforderungen wurden im Weißbuch 2001 die Unausgewogenheit bei der Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger, die Überlastungen der Straßen, der Städte und des Luftraums sowie die Umweltbelastungen bezeichnet. Entsprechend wurden im Weißbuch politische Konzepte vorgeschlagen, um das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern zu

verbessern, und die Notwendigkeit betont, Engpässe bei den transeuropäischen Netzen (TEN) zu beseitigen und die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr zu verringern, auch wurde eine effiziente Politik für Infrastrukturentgelte gefordert und eine stärkere Position der Gemeinschaft in den internationalen Organisationen postuliert. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zur Zeit des Weißbuchs ein starkes Wirtschaftswachstum erwartet wurde, das sich letztendlich nicht einstellte.

Seit 2001 wurden wesentliche Rechtsvorschriften verabschiedet, die jetzt angewandt werden, z.B. zur Öffnung des Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb und zur Verbesserung der Sozialstandards im Straßenverkehr, zur Definition von 30 vorrangigen Vorhaben im Bereich der TEN, zur Errichtung eines einheitlichen europäischen Luftraums und zur Stärkung der Fluggastrechte; weitere Beispiele sind die neue Straßengebührenrichtlinie, die in bestimmten Fällen die Verwendung der entfernungsgebundenen Nutzergebühren für die Finanzierung der Infrastrukturen ermöglicht, die Förderung des intermodalen Verkehrs durch das Programm „Marco Polo“ und der Ausbau des Rechtsrahmens für die Sicherheit im Seeverkehr. Die EU hat mit GALILEO, ERTMS und SESAR auch ihre eigenen Kapazitäten für die Entwicklung industrieller Innovationsprogramme unter Beweis gestellt. Die meisten im Weißbuch genannten Maßnahmen wurden vorgeschlagen oder bereits angenommen. Eine umfassende Beschreibung dieser Maßnahmen und eine Bewertung der erwarteten Effekte sind Anhang 3 zu entnehmen (Folgenabschätzung).

Im vergangenen Jahr fand eine breit angelegte **Konsultation** statt. Diese Konsultation unterstrich die zentrale Bedeutung des Verkehrs für das Wirtschaftswachstum und die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der politischen Maßnahmen. Ausgehend von den zahlreichen Fragen und Beiträgen im Rahmen des Konsultationsverfahrens baut die Mitteilung „Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ auf den Zielen der EU-Verkehrspolitik seit ihrer ersten Lancierung 1992 und auf den im Weißbuch 2001 beschriebenen Maßnahmen auf, die zu einem großen Teil wie geplant erreicht bzw. durchgeführt wurden.⁵

Die Erfahrungen seit 2001 sowie weitere Studien und Projektionen legen nahe, dass die von der Kommission 2001 geplanten Maßnahmen allein nicht ausreichen werden, um auf dem Weg zu den grundlegenden Zielen der EU-Politik weitere Fortschritte zu machen, insbesondere die Eindämmung der umweltschädigenden und sonstigen Auswirkungen der Zunahme des Verkehrs und die Erleichterung der Mobilität als eigentlichen Zweck der Verkehrspolitik. In einer erweiterten EU in einer globalisierten und sich rasch verändernden Welt ist ein **breiter angelegtes und flexibleres Instrumentarium für die Verkehrspolitik** erforderlich. Die Lösungen können von europäischen Rechtsvorschriften und ihrer einheitlichen Anwendung über Wirtschaftsinstrumente und flexible Instrumente sowie technologische Integration bis hin zu einem geographisch differenzierten Ansatz reichen, die Methoden von spezifischen Rechtsvorschriften bis hin zu verstärkter Zusammenarbeit. Die Kommission wird in Einklang mit ihrer Politik zur Verbesserung der Rechtsvorschriften in den einzelnen Bereichen Konsultationen der Bürger und anderer Interessengruppen sowie wirtschaftliche, ökologische und soziale Folgenabschätzungen durchführen, bevor sie konkrete Vorschläge vorlegt. In Anhang 3 werden die verschiedenen politischen Optionen erläutert, die für die Ausarbeitung der hier vorgestellten politischen Leitlinien bewertet wurden.

⁵ Die Liste dieser Maßnahmen und der Stand ihrer Umsetzung ist der Tabelle im Anhang zu der beigefügten Folgenabschätzung zu entnehmen.

2. DIE SITUATION IM VERKEHRSEKTOR

2.1. Die Zunahme des Verkehrs

Der **Zuwachs** beim Güterverkehr in der EU folgte mit einer Rate von 2,8% jährlich im Wesentlichen dem Wirtschaftswachstum, das im **Zeitraum 1995-2004** durchschnittlich 2,3% erreichte. Bei der Personenbeförderung lag der Zuwachs mit 1,9% etwas niedriger.⁶ Insgesamt nahm der Güterverkehr im Zeitraum 1995-2004 um 28% und die Personenbeförderung um 18% zu, wobei der Straßenverkehr um 35% bzw. um 17% zunahm. Der Kurzstreckenseeverkehr erreichte nahezu die gleiche Zuwachsrate. Der Güterschienenverkehr verzeichnete in den Ländern, die ihren Schienenverkehrsmarkt früh liberalisiert haben, höhere Zuwächse als anderswo. Insgesamt stieg das Volumen des Schienengüterverkehrs im Zeitraum 1995-2004 um 6%. Der Personenschienenverkehr hat wesentlich zugenommen (allerdings nicht so stark wie andere Verkehrsträger), wobei fast ein Viertel dieses Zuwachses auf Hochgeschwindigkeitszüge entfällt. Der Luftverkehr innerhalb der EU nahm im gleichen Zeitraum um über 50% zu – trotz der Einbrüche nach den Terroranschlägen vom 11. September, wobei sich auch die Effekte der bereits in den späten achtziger Jahren eingeleiteten Liberalisierung eine Rolle gespielt haben dürften. Die Binnenschifffahrt hat in einigen Mitgliedstaaten in den letzten zehn Jahren stark expandiert (50% in Belgien, 30% in Frankreich).

Der größte **Anteil des Verkehrs innerhalb der EU** entfällt auf den Verkehrsträger Straße mit 44% des Güterverkehrs und ca. 85% des Personenverkehrs. Nachfragefaktoren wie die Abnahme des Transports schwerer Massengüter und die steigende Bedeutung von Dienstleistungen in den Kategorien „von Tür zu Tür“ und „just in time“ haben zweifellos ihren Anteil an dem starken und anhaltenden Anstieg des Straßenverkehrs. Der Anteil der Schiene liegt bei 10% bzw. 6%. Bei den wichtigsten strukturellen Trends ist festzustellen, dass der relative Rückgang des Güterschienenverkehrs seit 2001 zum Stillstand gekommen ist und dass dieser Verkehrsträger in einigen Mitgliedstaaten sogar wieder an Bedeutung gewinnt. Ein weiterer hervorstechender Trend ist die starke und anhaltende Dynamik des Luft- und des Wasserstraßenverkehrs. Der Luftverkehr dominiert im Langstrecken-Passagierverkehr; wobei Billiganbieter inzwischen einen Anteil von 25% an allen Linienflügen innerhalb der EU erreichen und zur Entwicklung regionaler Flughäfen beigetragen haben. Auf den Seeverkehr entfallen 39% des Güterverkehrs innerhalb der EU und nahezu 90% des Außenhandels. Weltweit fährt ein Viertel der Schiffe unter europäischer Flagge; 40% sind in europäischem Besitz. Da nicht alle Mitgliedstaaten über große Wasserstraßen verfügen, entfallen auf die Binnenschifffahrt nur 3% des gesamten Güterverkehrs. Dieser Verkehrsträger bietet noch beträchtliche ungenutzte Potenziale.

Während im Weißbuch von 2001 noch ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von 3% angenommen wurde, wurden im Zeitraum 2000-2005 tatsächlich nur 1,8% erreicht. Für den Zeitraum zwischen 2000 und 2020 ergibt sich aus den Vorausschätzungen ein durchschnittliches jährliches BIP-Wachstum von 2,1 % (52% für den gesamten Zeitraum). Der Güterverkehr dürfte ähnliche Zuwachsraten erreichen (50% für den gesamten Zeitraum), während beim Personenverkehr ein geringerer Zuwachs von etwa 1,5% im Jahresdurchschnitt

⁶ Zahlen für die EU 25

zu erwarten ist (35% im gesamten Zeitraum)⁷. Modellierungen⁸ bestätigen, dass die Anteile der Verkehrsträger auf lange Sicht im Wesentlichen stabil bleiben werden.

2.2. Die Auswirkungen des Verkehrs

Der Verkehr leistet zwar einen beträchtlichen Beitrag zum Wachstum, verursacht aber auch Kosten für die Gesellschaft. Seine **Umweltkosten** werden mit 1,1% des BIP veranschlagt.⁹ Zwischen dem Ziel der Bewältigung des zunehmenden Mobilitätsbedarfs und der Einhaltung strenger Umweltnormen zeichnen sich Konflikte ab. So werden zum Beispiel die Normen für Luftqualität in vielen Städten nicht eingehalten, und bei der Infrastrukturentwicklung müssen Belange des Naturschutzes sowie Planungsaufgaben gebührend berücksichtigt werden. Die Überlastung der Verkehrswege hat zugenommen und kostet die EU etwa 1% ihres BIP. Die schädlichen Emissionen aus dem Straßenverkehr haben wesentlich abgenommen, und die Einführung von Katalysatoren, Partikelfiltern und anderen Fahrzeugtechnologien hat dazu beigetragen, dass die NO_x- und Partikelemissionen in den letzten 15 Jahren trotz Zunahme des Verkehrsvolumens gesenkt werden konnten. Die thematische Strategie zur Luftverschmutzung¹⁰ hat jedoch deutlich gemacht, dass im Hinblick auf Straßenfahrzeuge weitere Maßnahmen erforderlich sind, insbesondere durch die Einführung der Norm Euro 5 für PKW (und danach Euro 6 sowie Euro VI für LKW). Modellierungen zeigen, dass dieser Trend anhalten wird, während bei CO₂-Emissionen und bei Lärm Verschlechterungen zu erwarten sind. Der Luftverkehr verursacht große Mengen an Luftschadstoffen. Die Luftfahrtunternehmen konnten zwar ihren Treibstoffverbrauch in den letzten zehn Jahren um 1-2% je Fluggastkilometer verringern und auch die Lärmemissionen der Flugzeuge erheblich reduzieren, aber insgesamt haben sich die Belastungen durch die Zivilluftfahrt aufgrund der enormen Zunahme des Verkehrs erhöht. So stiegen zum Beispiel die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr in den letzten zehn Jahren um über 4% pro Jahr. Insgesamt verursacht der Verkehr innerhalb der EU 21% der Treibhausgasemissionen; diese Emissionen sind seit 1990 um etwa 23% gestiegen und bedrohen die Fortschritte im Hinblick auf die Kyoto-Ziele. Die Maßnahmen aufgrund des Weißbuchs von 2001 werden jedoch für diese Umwelttrends, insbesondere die CO₂-Emissionen, nur geringe Effekte haben.¹¹ Auch die Lärmbelastung durch die verschiedenen Verkehrsträger muss berücksichtigt werden.

Die **Sicherheit** hat sich erheblich verbessert. Die Zahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr ging seit 2001 um mehr als 17% zurück – allerdings nicht in allen Mitgliedstaaten. Trotzdem bleibt der Straßenverkehr mit ca. 41 600 Todesopfern und über 1,7 Mio. Verletzten im Jahr 2005 der gefährlichste Verkehrsträger.¹² Das kann nicht

⁷ Vorausschätzungen nach ASSESS-Studie: "Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010" (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Diese Prognosen basieren auf einem Szenario konstanter Maßnahmen gemäß dem Weißbuch von 2001 (vgl. ASSESS-Studie). Weitere Zahlen finden sich im Anhang 2 in den Grafiken 3 und 4.

⁹ Vgl. UNITE-Projekt, Schlussbericht. Die Umweltkosten betreffen Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und den Treibhauseffekt. UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency. 5th Framework – Transport RTD. November 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE

¹⁰ Siehe die Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie zur Luftverschmutzung, KOM(2005) 446 vom 21. September 2005.

¹¹ Vgl. ASSESS-Studie. Weitere Informationen enthält auch der Bericht Nr. 3/2006 der EUA (Europäische Umweltagentur): TERM 2005 (Transport and Environment Reporting Mechanism).

¹² Vgl. Mitteilung der Kommission KOM (2006) 74 endg., Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit - Halbzeitbilanz.

hingegenommen werden, und alle Akteure müssen ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr verstärken. Hier dürften die Fortschreibung der Maßnahmen des Weißbuchs von 2001 und der Initiative eSafety¹³ mittelfristig zu wesentlichen Verbesserungen im Hinblick auf das Ziel führen, die Zahl der tödlichen Unfälle um 50% zu senken.

Projektionen wie die oben genannten sind von zentraler Bedeutung für die Planung und Bewertung der Verkehrspolitik, insbesondere unter Berücksichtigung der langen Vorlaufzeiten, mit denen bei dieser Art von Maßnahmen und den damit verbundenen Investitionen bis zu konkreten Effekten zu rechnen ist. Die jeweiligen Szenarien müssen verschiedene Sachzwänge in Bezug auf Treibhausgase und fossile Energieträger berücksichtigen.

→ Maßnahme: um die Planung und Bewertung künftiger politischer Konzepte zu erleichtern, sollte im Hinblick auf die Entwicklung von Instrumenten für ein Gesamtkonzept für einen nachhaltigen Verkehr eine allgemeine Reflexion über Verkehrsszenarien mit einem Zeithorizont von 20 bis 40 Jahren in Gang gesetzt werden.

3. NACHHALTIGE MOBILITÄT IM BINNENMARKT – VERBINDUNGEN SCHAFFEN

Der EU-Binnenmarkt ist das Hauptinstrument zur Gewährleistung einer vitalen Verkehrsbranche, 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. Angestrebt wird nicht bloß die Schaffung eines Binnenmarkts in rechtlicher Hinsicht, sondern auch die Zusammenarbeit mit Nutzern und Anbietern, um den Binnenmarkt zur Realität in der Branche zu machen. Das schließt die Durchsetzung gemeinsamer Regeln ein und die Ergänzung, Anpassung oder Vereinfachung dieser Regeln für alle Verkehrsträger, wenn sich dies auf Grund von Beobachtungen und Erfahrungen als notwendig erweist. Der Rahmen für den Binnenmarkt muss die Integration der Verkehrsträger ermöglichen, damit die Funktion des Verkehrsnetzes optimiert werden kann.

3.1. Landverkehr

Der Rahmen für den Binnenmarkt im **Landverkehr** ist bereits gut etabliert. Während der Güterkraftverkehr im Inland weitgehend geschützt ist, ist der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr liberalisiert. Die Kabotage, die Güterbeförderung innerhalb eines Landes durch einen Kraftverkehrsunternehmer aus einem anderen Land, macht 1,2 % des inländischen Güterkraftverkehrsmarkts aus. Bis spätestens 2009 wird die Kabotage in Bezug auf alle neuen Mitgliedstaaten geöffnet. Gemeinsame Regeln für das berufliche Qualifikationsniveau und Arbeitsbedingungen tragen zu hohen Sicherheits- und Sozialstandards bei. Das Vorherrschen kleiner Unternehmen und die Auswirkungen auf den Wettbewerb durch die erheblichen Unterschiede bei der Kraftstoffbesteuerung in den verschiedenen Mitgliedstaaten sind wichtige Faktoren, die die künftige Entwicklung

¹³ KOM(2003) 542 endg.: Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge; KOM(2005) 431 endg.: Verbreitung des eCall-Systems unter den Bürgern

beeinflussen werden. Die Kommission wird prüfen, wie übermäßige Unterschiede bei der Kraftstoffbesteuerung verringert werden können.

Der rechtliche Rahmen für den Güterverkehr auf der **Schiene** wird bis 2007 vollendet sein. Das dritte Legislativpaket für die Eisenbahn wird auch den grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr öffnen. Nationale Regulierungsbehörden werden die vollständige Durchsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstandes zu gewährleisten haben. Dies wird eine Erneuerung der Schienenverkehrsbranche – die bereits in den Mitgliedstaaten zu beobachten ist, die ihre Märkte geöffnet haben – durch die Ausdehnung auf den gesamten EU-Binnenmarkt ermöglichen. Die Kommission wird das Überwachungssystem für den Schienenverkehrsmarkt als Anzeiger für eine effektive Öffnung des Schienenverkehrsmarktes in der gesamten EU nutzen. Die EU muss die verbleibenden strukturellen Hemmnisse angehen, die der Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsbranche entgegenstehen, besonders die technischen Hindernisse wie eine geringe Interoperabilität, die fehlende gegenseitige Anerkennung von Rollmaterial und Erzeugnissen, die schwache Koordinierung der Infrastruktur und der Vernetzung von IT-Systemen, auch das Problem der Einzelwagentransporte.¹⁴ Die Kommission wird ferner prüfen, wie eine bessere und intelligente Infrastrukturentgelterhebung unter Einbeziehung externer Kosten erreicht werden kann, nachdem vor kurzem die Richtlinie zu Straßenbenutzungsgebühren verabschiedet wurde (vgl. 0 unten). Die EU wird beitragen durch die finanzielle Unterstützung der vorrangigen Vorhaben in den transeuropäischen Netzen, von denen die meisten Eisenbahnprojekte betreffen, einschließlich des Systems für das Verkehrsmanagement ERTMS, und durch die Ausarbeitung geeigneter Leitlinien für staatliche Beihilfen in diesem Bereich.

Im Eisenbahnsektor haben sich die Marktanteile und die Beschäftigung in den meisten Ländern stabilisiert. Umstrukturierungen und Anpassungen haben eine Reihe in sozialer Hinsicht schwieriger Entscheidungen erfordert und zu einer merklichen Verringerung der Beschäftigung in diesem Bereich geführt. Die Eisenbahnunternehmen können jetzt ihre langfristige Bestandsfähigkeit wieder herstellen, indem sie ihre Tätigkeit international ausrichten und sich auf die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Gesellschaft konzentrieren. Der Schienenverkehr hat seine Stärken im Fahrgastverkehr gezeigt, besonders auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Stadtzentren. Die Erweiterung eröffnet weitere Langstrecken im Schienenverkehr (über 500 km), die in Verbindung mit einer effizienten Logistik mit dem Güterkraftverkehr konkurrieren und einen umweltfreundlichen Tür-zu-Tür-Verkehr bieten können. Die Kommission wird die Möglichkeit eines Programms prüfen, mit dem ein auf den Schienengüterverkehr ausgerichtetes Netz innerhalb des breiteren Umfelds einer neuen Güterverkehrspolitik gefördert werden könnte (siehe Abschnitt 0 unten). Die Nutzung dieser Möglichkeiten erfordert die Anpassung der Frachtdienste und des Infrastrukturmanagements hinsichtlich Qualität, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Kundenorientierung.

→ Maßnahme: Prüfung der Erfahrungen im Kraftverkehrsbinnenmarkt und Verbesserungsvorschläge für die Regeln zum Marktzugang und zum Zugang zum Beruf, wo nötig; Behandlung der Frage übermäßiger Unterschiede beim Verbrauchsteuerniveau; Umsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstands im Bereich des Schienenverkehrs mit Hilfe starker Regulierungsstellen in den Mitgliedstaaten; Beschleunigung der Anstrengungen zur

¹⁴ Siehe die Mitteilung der Kommission KOM(2006) 189 endg. vom 3.5.2006, „Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets“.

Beseitigung technischer und betrieblicher Hindernisse für grenzüberschreitende Schienenverkehrsaktivitäten mit Hilfe der Schienenverkehrsindustrie und der Europäischen Eisenbahnagentur; Prüfung eines möglichen Programms zur Förderung eines auf den Schienenfrachtverkehr ausgerichteten Netzes innerhalb einer umfassenderen Politik für die Verkehrslogistik. Überwachung des Schienenverkehrsmarktes einschließlich Anzeiger.

3.2. Luftverkehr

Der Luftverkehrsbinnenmarkt ist Branchenrealität geworden und hat sich zu einem Wachstumsmotor entwickelt. Umstrukturierung und Integration sind weit fortgeschritten und der Markt hat sich durch die Vervielfältigung der in Europa bedienten Strecken, den Markteintritt von Billigfluganbietern und der Entwicklung von Regionalflughäfen verbreitert. Der Binnenmarkt hat den Kunden erhebliche Vorteile gebracht. Die EU ist ein im Weltmaßstab bedeutender Akteur sowohl bei Luftfahrtausrüstungen als auch bei LuftfahrtDienstleistungen.

Angesichts der Herausforderungen des anhaltenden Wachstums und globalen Wettbewerbs besteht jedoch kein Grund zur Selbstzufriedenheit. Der Binnenmarkt muss auf eine breitere Basis gestellt werden, damit die Leistung aller Segmente der Luftfahrtbranche wie Flughäfen und Flugnavigationsdienste gesteigert werden kann. Die Vorteile des Binnenmarkts sollten auch auf die Luftfahrtaußenbeziehungen ausgedehnt werden. Der Luftverkehr benötigt eine tragfähige Infrastruktur sowohl in der Luft als auch am Boden. Die derzeit fortschreitende Schaffung des einheitlichen Luftraums sollte die Effizienz im EU-Luftverkehr weiter erhöhen. Hinsichtlich der künftigen Struktur des Flugverkehrsmanagementsystems ist Führerschaft gefragt. Die notwendigen Investitionen in die Flughafenkapazität sind ebenfalls vorzunehmen, flankiert von klareren Regeln zu Flughafenentgelten. Es sind Maßnahmen erforderlich, um die negativen Umweltauswirkungen zu verringern, die durch das schnelle Verkehrswachstum verursacht werden, dabei ist darauf zu achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Branche erhalten bleibt, und Erörterungen im Rahmen der ICAO ist Rechnung zu tragen. Diese Maßnahmen sollten auf verschiedenen Feldern erfolgen, etwa bei der Verbesserung und Optimierung der Flugverkehrskontrolle, der Weiterentwicklung der Technologie und von Innovationen bei Luftfahrzeugen und Triebwerken usw., der Steigerung der Energieeffizienz des Flugbetriebs und der Verwendung von wirtschaftlichen Anreizen und/oder Instrumenten, auch eine Einbeziehung der klimaschädlichen Emissionen des Luftverkehrs in das Emissionshandelsystem der EU ist denkbar.¹⁵

→ Maßnahme: Weitere Überwachung der Beihilfe- und Wettbewerbsaspekte der Umstrukturierung und Integration; Überprüfung der Funktion des Binnenmarkts und ggf. Anpassungsvorschläge; Vervollständigung des Regulierungsrahmens für den einheitlichen Luftraum und Durchführung der Modernisierung des Flugverkehrsmanagements; Ausarbeitung politischer Maßnahmen zur Eindämmung der Emissionen des Luftverkehrs.

3.3. Verkehr auf Wasserwegen

Europas Außengrenzen sind zu zwei Dritteln Seegrenzen, was der Wirtschaft des europäischen Raums eine maritime Prägung par excellence verleiht, insbesondere seit der Erweiterung. Der Verkehr auf Wasserwegen, insbesondere der Kurzstreckenseeverkehr, ist über die Jahre genauso stark gewachsen wie der Güterkraftverkehr und hat eindeutig ein noch

¹⁵ Mitteilung der Kommission zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vom 27. September 2005.

größeres Potenzial. Er kann dazu beitragen, die Überlastung anderer Verkehrsträger und die von ihnen verursachte Umweltbelastung zu vermindern, sofern der Schadstoffausstoß der Schifffahrt gesenkt werden kann.

Wegen der langen Küsten und zahlreichen Häfen Europas erweist sich die **Seeschifffahrt** als wertvolle Alternative zum Landverkehr, wie das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege¹⁶ („Meeresautobahnen“) beispielhaft belegt. Der Containerschiffsverkehr hat erheblich zum Wachstum beigetragen, er bietet ein kräftiges Zukunftspotenzial für die Logistik unter Nutzung der Synergien von See- und Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr.

Der Ausbau der See- und Küstenschifffahrt steht vor zwei wesentlichen Herausforderungen. Erstens gibt es noch keinen nahtlosen Schifffahrtsbinnenmarkt. Schiffsfahrten von einem Mitgliedstaat zu einem anderen gelten aufgrund internationaler Regelungen als externer Verkehr. Dies hindert die EU daran, die Regulierung ihres internen Verkehrs zu optimieren und den Binnenhandel zu vereinfachen. Es ist auch ein Hinderungsgrund bei der vollständigen Integration der Küstenschifffahrt in interne Logistikketten. Öffnungsmöglichkeiten im internationalen Recht sollten umfassend genutzt werden, um dieses Problem anzugehen.

Zweitens muss das erwartete Wachstum des Seeverkehrs von der Hafeninfrastruktur der EU bewältigt werden. Stärkere Investitionen in Häfen und im Hinterland sind notwendig, um die Dienstleistungen verbessern und ausbauen zu können, damit die Häfen zu Wachstumszentren werden und nicht zu potenziellen Umladeengpässen. Fehlende Hafenskapazitäten könnten auch durch eine stärkere Zusammenarbeit und Spezialisierung der europäischen Häfen untereinander wettgemacht werden. Außerdem muss eine erfolgreiche Hafenpolitik Folgendes miteinander kombinieren: einen gesunden Wettbewerb sowohl innerhalb als auch zwischen Häfen; eindeutige Regeln für öffentliche Beiträge zu Investitionen und einen transparenten Zugang zu Hafendiensten; Umweltbelange und Entwicklungserfordernisse; die Verfügbarkeit wettbewerbsfähiger Dienste und eine Steigerung hochwertiger Beschäftigung.

Die Kommission wird auf der Debatte aufbauen, die durch das Grünbuch zu einer künftigen Seeverkehrspolitik¹⁷ in Gang gesetzt wurde, um eine integrierte Seeverkehrsstrategie um einen „gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum“ herum zu entwickeln. Diese Politik zielt darauf ab, Hindernisse im Binnenhandel zu beseitigen, es der EU zu ermöglichen, hohe Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsstandards zu setzen und den Ausbau einer wettbewerbsfähigen Infrastruktur und Industrie zu fördern, wobei dem globalen Umfeld Rechnung zu tragen ist, in dem Schifffahrt betrieben wird. Die Kommission wird weiter darauf hinarbeiten, dass für die Schifffahrt strengere Normen für Schadstoffemissionen eingeführt werden.

Auf die **Binnenschifffahrt** entfällt zwar insgesamt nur ein Anteil von 3 % am Güterverkehr insgesamt, auf bestimmten Korridoren übersteigt dieser Anteil jedoch 40 %. Kapazitätsreserven in Korridoren wie der Donau können durch Modernisierung und Integration der Binnenschifffahrt in effiziente multimodale Logistikketten genutzt werden. Im

¹⁶ Siehe die Mitteilung der Kommission KOM(2004) 453 endg. vom 2.7.2004 zum Kurzstreckenseeverkehr.

¹⁷ Siehe das Grünbuch der Kommission „Auf dem Weg zu einer künftigen Seeverkehrspolitik der Europäischen Union - Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ -. KOM (2006) 275 endg. vom 7.6.2006.

Programm NAIADES wird ein Aktionsplan für die Förderung des Binnenschiffsverkehrs dargelegt¹⁸.

→ Maßnahme: breite öffentliche Konsultation der Beteiligten zur Entwicklung einer umfassenden Strategie für einen „gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum“; Ausarbeitung einer umfassenden europäischen Hafenspolitik; Initiative zur Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Verkehr auf Wasserwegen; weitere Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Hochgeschwindigkeitsseestrecken, mit besonderem Schwerpunkt auf landwärtigen Verbindungen; Umsetzung des NAIADES-Aktionsplans für die Binnenschiffahrt.

4. NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR DEN BÜRGER – ZUVERLÄSSIGER UND SICHERER VERKEHR

4.1. Beschäftigung und Arbeitsbedingungen

Der Verkehr ist beschäftigungspolitisch von großer Bedeutung: Mehr als 10 Millionen Arbeitnehmer sind in verkehrsbezogenen Wirtschaftssektoren (Dienstleistungen, Ausrüstung, Infrastruktur), hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, beschäftigt. Die Aufrechterhaltung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsbetreiber ist die beste Garantie für eine auf Dauer hohe Beschäftigung. Nach einer lang anhaltenden Umstrukturierung stabilisiert sich das Beschäftigungsniveau jetzt. In einigen Bereichen wie dem Schienen- und Straßenverkehr tritt ein Mangel an Fachkräften zu Tage. In der Seefahrt hat der Mangel an EU-Bewerbern zu einem Anstieg der Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Drittländern geführt¹⁹. Weitere Anstrengungen sind nötig, um die Ausbildung zu verbessern und junge Menschen zu motivieren, Verkehrsberufe in ihrem eigenen und in anderen Mitgliedstaaten zu ergreifen.

Sowohl international als auch innerhalb der EU gibt es große Unterschiede bei den Arbeitskosten aufgrund unterschiedlicher Löhne, Beschäftigungskosten und der Auswirkungen der Arbeitsbedingungen. Diese Unterschiede haben erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsträger im internationalen Wettbewerb, besonders in der Seefahrt, aber auch im Straßenverkehr. Im Straßensektor haben die EU-Rechtsvorschriften zu Qualifikationen und Arbeitsbedingungen dazu beigetragen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die den Bedürfnissen kleinerer und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen. Die wirksame Umsetzung dieser Rechtsvorschriften ist von allergrößter Bedeutung.²⁰ Diese Vorschriften werden international propagiert. In anderen Bereichen, etwa bei den Löhnen, haben die Sozialpartner Möglichkeiten, in einen grenzübergreifenden Dialog einzutreten. In der Seefahrt ermutigt die Kommission die Sozialpartner, eine Vereinbarung auf der Grundlage des neuen Seearbeitsübereinkommens der ILO zu schließen.

¹⁸ Siehe die Mitteilung der Kommission KOM(2006) 6 endg. vom 17.1.2006 über die Förderung der Binnenschiffahrt „NAIADES“.

¹⁹ Siehe auch Beschäftigung und Arbeitsbedingungen im Seeverkehr: Unterabschnitt 2.5 „Förderung maritimer Qualifikationen in Europa und Ausdehnung der nachhaltigen Beschäftigung in der Seefahrt“ im Grünbuch über die künftige Meerespolitik der EU – KOM (2006) 275 endg. vom 7.6.2006.

²⁰ Siehe den Bericht der Kommission über die Umsetzung 2001-2002 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, 22. Bericht der Kommission. Neue Rechtsvorschriften: Verordnung Nr. 561/2006 vom 15.3.2006 und Richtlinie 2006/22/EG vom 15.3.2006.

→ Maßnahme: Förderung der Ausbildung und des Ergreifens von Verkehrsberufen durch junge Leute; Prüfung der Vorschriften für Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehr und ggf. Vorlage von Anpassungsvorschlägen, in Abstimmung mit den Beteiligten; Förderung eines grenzübergreifenden Dialogs zwischen den Sozialpartnern, insbesondere zur Anwendung des ILO-Übereinkommens in der Seefahrt.

4.2. Passagierrechte

Die Passagierrechte wurden im Luftverkehr erheblich gestärkt und haben den Europäern bei Arbeit und Reisen in Europa größere Sicherheit verschafft. Die einzelstaatlichen Behörden müssen die Beschwerdebearbeitung noch intensivieren. Passagiere, die Auslandsreisen per Schiff und Eisenbahn unternehmen, werden aufgrund künftiger Rechtsvorschriften ähnliche Rechte genießen. Busreisenden würde eine größere Beachtung der Dienstqualität zugute kommen. Die Dienstqualität ist für alle Verkehrsträger ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Es sollte vermehrt darauf geachtet werden, Passagieren eingeschränkter Mobilität besseren Zugang zum Verkehr zu verschaffen.

→ Maßnahme: Prüfung zusammen mit den Beteiligten, wie eine bessere Dienstqualität und die Gewährleistung grundlegender Passagierrechte bei allen Verkehrsträgern gefördert werden kann, insbesondere auch für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität.

4.3. Sicherheit

Bei der Verbesserung der technischen Sicherheit des See- und Luftverkehrs wurden größere Fortschritte erzielt, unter anderem durch die vor kurzem erfolgte Einführung einer schwarzen Liste unsicherer Luftfahrtunternehmen. Umfassende Sammlungen gemeinsamer Sicherheitsnormen werden mit Hilfe spezialisierter europäischer Agenturen für den Seeverkehr, die Flugsicherheit und die Eisenbahn angewendet: EMSA, EASA und ERA. Diese Agenturen müssen entsprechend den ihnen übertragenen Funktionen ausreichend finanziert werden. Die Sicherheitsvorschriften werden durch das dritte Legislativpaket zum Seeverkehr und Verbesserungen internationaler Regelungen in den verschiedenen Sektoren weiter vervollständigt. Zu gegebener Zeit sollte eine EU-Koordinierung einiger wesentlicher Küstenwachfunktionen in Betracht gezogen werden.

Die relativ geringe Zahl tödlicher Unglücksfälle im Eisenbahn-, See- und Luftverkehr steht im scharfen Gegensatz zu der hohen Zahl von Verkehrstoten im Straßenverkehr. Das Ziel einer Halbierung der Todesfälle im Zeitraum von 2001 bis 2010 bleibt weiterhin gültig. Zu seiner Erreichung sind konzertierte Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Fahrzeugkonstruktion und -technologie (einschließlich Technologien für Unfallvermeidung und Fahrzeug-Infrastruktur-Kooperation und des Programms „e-Safety“), der Straßeninfrastruktur und des Fahrverhaltens nötig, wie sie in den Schlussfolgerungen der Gruppe CARS 21 dargelegt wurden. Das Ziel kann nur durch gemeinsame Anstrengungen staatlicher Stellen aller Ebenen, der Fahrzeug- und Straßenbaubranche, der Infrastrukturbetreiber und der Straßenverkehrsteilnehmer selbst erreicht werden. Ein jährlicher Tag der Straßenverkehrssicherheit, anlässlich dessen die jährlichen Zahlen zur Straßenverkehrssicherheit in jedem Mitgliedstaat veröffentlicht würden, würde das Problembewusstsein schärfen und den Austausch vorbildlicher Praktiken fördern.

→ Maßnahme: Umsetzung eines integrierten Ansatzes zur Straßenverkehrssicherheit, der auf die Fahrzeugkonstruktion und -technologie, die Infrastruktur und das Verhalten abzielt, ggf. einschließlich Rechtsvorschriften; Veranstaltung von Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung,

jährlicher Tag der Straßenverkehrssicherheit; kontinuierliche Überprüfung und Vervollständigung der Sicherheitsvorschriften für alle anderen Verkehrsträger; Stärkung der Funktion der europäischen Agenturen für die Verkehrssicherheit und schrittweise Ausweitung ihrer sicherheitsbezogenen Aufgaben.

4.4. Gefahrenabwehr

Die anhaltende terroristische Bedrohung führt uns vor Augen, dass der Verkehr sowohl Ziel als auch Instrument des Terrorismus ist. Die EU hat rasch auf die Ereignisse vom 11. September 2001 reagiert und Rechtsvorschriften sowie Regelungen für die Qualitätssicherung von Kontrollmaßnahmen erlassen, um die Sicherheit im Luft- und Seeverkehr zu erhöhen. Dieser gemeinschaftliche Besitzstand wird anhand der gemachten Erfahrungen verfeinert. Gleiche Wettbewerbsbedingungen sind zu fördern, wo die Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu Wettbewerbsverfälschungen führen könnten. Die Vorschriften zur Gefahrenabwehr müssen möglicherweise auf den Landverkehr ausgedehnt werden, einschließlich des Nahverkehrs, der Bahnhöfe und der intermodalen Logistikkette. Ferner muss im Rahmen des Europäischen Programms für den Schutz kritischer Infrastrukturen (EPSKI) eine eingehende Analyse im Hinblick auf kritische Infrastrukturen durchgeführt werden. Auf der Grundlage des EPSKI können laufende Arbeiten zu kritischen Verkehrsinfrastrukturen zu Vorschlägen für spezifische Schutzmaßnahmen unter Berücksichtigung aller Risiken (insbesondere des Terrorismus) führen. Sorgfältiger Überlegungen bedarf die internationale Zusammenarbeit zur Verbesserung weltweiter Normen und zur Vermeidung einer unnötigen und kostspieligen Doppelarbeit bei Kontrollen.

→ Maßnahme: Prüfung der Funktion und Kosten geltender Vorschriften zur Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr, ggf. Anpassungsvorschläge aufgrund gemachter Erfahrungen und zur Vermeidung von Wettbewerbsverfälschungen; Überlegungen zur Ausweitung der Sicherheitsvorschriften auf den Landverkehr, den intermodalen Verkehr und kritische Infrastruktur.

4.5. Nahverkehr

80 % aller Europäer leben in Städten. Der öffentliche Nahverkehr, PKW, LKW, Fahrradfahrer und Fußgänger teilen sich alle dieselbe Infrastruktur. Auf den Nahverkehr entfallen 40 % der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs und bis zu 70 % anderer verkehrsbedingter Schadstoffe. Einer von drei tödlichen Unfällen ereignet sich in Städten. Staus treten ebenfalls konzentriert in Städten und deren Umgebung auf. Die gemeinsame Herausforderung, vor der alle größeren Städte stehen, ist die Erhöhung der Mobilität bei gleichzeitiger Verringerung von Staus, Unfällen und Umweltverschmutzung. Mehr als alle anderen erleben Stadtbewohner die negativen Auswirkungen der eigenen Mobilität unmittelbar selbst und sind möglicherweise aufgeschlossener gegenüber innovativen Lösungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.

Die Städte selbst, eher als die EU, sind hier am Zug. London, Stockholm, Athen, Kaunas, Gdynia und andere Städte verfügen als Alternative zum Auto über eine aktive Politik für nachhaltige Mobilität. Die EU kann Studien und den Austausch vorbildlicher Praktiken innerhalb der EU in Bereichen wie Verkehrsinfrastruktur, Normsetzung, Stau- und Verkehrsmanagement, Nahverkehrsdienste, Infrastrukturentgelte, Stadtplanung, Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zusammenarbeit mit den umliegenden Regionen fördern. Die von der Kommission durchgeführten öffentlichen Anhörungen haben ein großes Interesse an einem möglichen Beitrag der EU gezeigt. Die Kommission wird auf den Erfahrungen aufbauen, die

im Rahmen der Initiative CIVITAS sowie auf ihrer thematischen Strategie zum Nahverkehr²¹ gewonnen wurden, und sie wird weiterhin Forschungsarbeiten zur städtischen Mobilität fördern. Die anstehenden Rechtsvorschriften zu öffentlichen Verkehrsdiensten werden einen eindeutigen und stabilen Rechtsrahmen schaffen, der hochwertige Investitionen in einen sauberen und effizienten öffentlichen Verkehr ermöglicht. Darüber hinaus sollte die EU prüfen, ob Hindernisse für die Nahverkehrspolitik auf EU-Ebene bestehen, und wo – unter uneingeschränkter Beachtung der Subsidiarität – es Übereinstimmung bezüglich der Ausarbeitung gemeinsamer Lösungen gibt.

→ Maßnahme: Veröffentlichung eines Grünbuchs zum Nahverkehr, um den möglichen europäischen Mehrwert von Maßnahmen auf lokaler Ebene zu ermitteln.

5. VERKEHR UND ENERGIE

Zwischen Verkehrspolitik und Energiepolitik besteht ein enger Zusammenhang auf der Grundlage gemeinsamer Ziele: Verringerung der CO₂-Emissionen und der Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen²².

Der Verkehr als einer der großen Energieverbraucher hat am gesamten Ölverbrauch der EU einen Anteil von etwa 71%. Der Straßenverkehr verbraucht 60 % des gesamten Öls, der Luftverkehr rund 9 %. Der Eisenbahnverkehr verbraucht rund 75 % des Stroms und 25 % der fossilen Brennstoffe.

Die hohen Kosten fossiler Brennstoffe und die Notwendigkeit, unsere strategische Abhängigkeit zu verringern, sollten zu einer optimalen Nutzung der Potenziale jedes einzelnen Verkehrsträgers führen.

Diese Herausforderungen verstärken noch die unter Umweltaspekten vorrangige Aufgabe, die Energienutzung in den Griff zu bekommen. Initiativen wie die im Grünbuch zur Energieeffizienz²³ angekündigten müssen dringend vorangetrieben werden. Die Kommission wird im Herbst 2006 einen Maßnahmenplan zur Energieeffizienz vorstellen. Eine europäische Energiepolitik, die auf die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit, der Versorgungssicherheit und des Umweltschutzes gerichtet ist, muss sich unter anderem auf weitere verkehrspolitische Maßnahmen konzentrieren, mit denen der Energieverbrauch verringert wird, indem bei den Fahrzeugen die Kraftstoffeffizienz verbessert und Öl schrittweise durch andere Kraftstoffe ersetzt wird, seien es Biokraftstoffe²⁴, Erdgas, Wasserstoff, Strom oder andere.

Bedeutende FTE-Anstrengungen und -Investitionen sind in diesem Bereich nötig, einschließlich der Kombination von Forschungsprogrammen für Energie und Verkehr, Forschungen über intelligentere und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für mehr Kraftstoffeffizienz, und die Schaffung öffentlich-privater Partnerschaften. Eine Reihe von Initiativen wurde im Bereich

²¹ Siehe auch die Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt, KOM(2005) 718 vom 11. Januar 2006.

²² Europäischer Rat vom 23-24 März 2006

²³ KOM(2005) 265 vom 22. Juni 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Aktionsplan der Kommission für Biomasse – KOM (2005) 628, EU-Strategie für Biokraftstoffe - KOM (2006) 34

Biokraftstoffe (einschließlich der zweiten Generation von Biokraftstoffen) und Wasserstoff für den Verkehr bereits eingeleitet und sollte weiter verfolgt werden. Ein Vorhaben zur Entwicklung umweltfreundlicher LKW würde dazu beitragen, auf diesen Fortschritten aufzubauen. Ähnliche Anstrengungen sollten unternommen werden, um umweltfreundliche Luftfahrzeuge und Schiffe zu entwickeln, wie in der thematischen Strategie zur Luftverschmutzung dargelegt.²⁵ Die Kommission wird sich im Rahmen der IMO weiter dafür einsetzen, dass für die Schifffahrt strengere Normen für Schadstoffemissionen eingeführt werden. Energieeffizienz und alternative Kraftstoffe gehören zu den vielversprechendsten und vordringlichsten Gebieten für weitere Innovationen.

Auf den der Forschung und Demonstration nachgelagerten Stufen wird die EU umweltfreundliche Innovationen fördern, indem sie geeignete Bedingungen schafft, um neue Technologien zur Marktreife zu bringen, durch Normung und Regulierung (z. B. aufeinander folgende EURO-Normen für Straßenfahrzeuge, bessere Reifen), Förderung sauberer Fahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Beschaffung (z.B. Busse), steuerliche Instrumente²⁶ (z.B. unverbleites Benzin) und staatliche Beihilfen, vereinbarte Ziele (z. B. das Ziel von 5,75 % Biokraftstoffe für 2010, die freiwillige Vereinbarung mit der Automobilindustrie zur Senkung der CO₂-Emissionen auf 140g/km bis 2008 und auf 120 g/km bis 2012 gemäß der EU-Strategie für CO₂-Emissionen), oder internationale Ziele für die Verminderung von Treibhausgasemissionen, Nutzersensibilisierung (z. B. Energiekennzeichnung, Kampagnen zum Verbraucher- und Nutzerverhalten) sowie durch koordinierte Maßnahmen in anderen Politikbereichen zur Freisetzung von Synergien (z. B. Agroindustriepolitik zu Biokraftstoffen), Schaffung von Anreizen zur Investition in die Distributionsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe.

→ Maßnahme: Förderung der Energieeffizienz auf EU-Ebene auf der Grundlage des demnächst vorliegenden Aktionsplans, Förderung von EU-Aktionen, einschließlich freiwilliger Vereinbarungen; Unterstützung der Forschung, Demonstration und Markteinführung neuer Technologien, wie Optimierung von Motoren, intelligente Fahrzeugsysteme für das Energiemanagement, oder alternative Kraftstoffe, wie fortgeschrittene Biokraftstoffe und Wasserstoff, Brennstoffzellen oder Hybridantriebe; Durchführung von Maßnahmen zur Nutzersensibilisierung über intelligentere und umweltfreundlichere Fahrzeuge und eines bedeutenden zukunftsorientierten Programms für umweltfreundliche Antriebe und Energieeffizienz im Verkehr.

6. OPTIMIERUNG DER INFRASTRUKTUR

6.1. Doppelte Aufgabe: Verringerung der Überlastung und Verbesserung der Zugänglichkeit

Die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) stellen die physische Infrastruktur für den Binnenmarkt bereit. Europa ist mit einem dichten Verkehrsnetz und einer im Allgemeinen hochwertigen Infrastruktur ausgestattet. Dennoch gibt es Gebiete im „mittleren Westen“ Europas und rings um die den Kontinent durchschneidenden Gebirge, die – ebenso wie viele

²⁵ Siehe die Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie zur Luftverschmutzung, KOM(2005) 446 vom 21. September 2005.

²⁶ Insbesondere Richtlinie 2003/96/EG des Rates zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom.

Städte – an **Überlastung** und Verschmutzung leiden. Bis 2020 werden voraussichtlich 60 Großflughäfen hochgradig überlastet sein. Ein ähnlicher Trend zeichnet sich bei den Häfen ab. Überlastung und Verschmutzung bedrohen das Wirtschaftswachstum, die Lebensqualität und die Umwelt. Intelligente Lösungen für die Mobilität (siehe Abschnitt 0 unten) und das Verkehrsnachfragemanagement (siehe Abschnitt 0 unten) werden die Überlastung lindern, doch wird auch neue oder verbesserte Infrastruktur benötigt. Investitionen in bestandsfähige Alternativen zu überlasteten Straßenkorridoren können intelligente Lösungen unterstützen, die ko-modale Logistikketten umfassen, bei denen die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der verschiedenen Verkehrsträger ebenso wie unter verschiedenen Verkehrsträgern optimiert wird. Dazu gehören Alpentunnel, Schienenkorridore und intermodale Drehkreuze für den Eisenbahn-, See- oder Luftverkehr. Es muss das richtige Gleichgewicht gefunden werden zwischen dem wirtschaftlich unverzichtbaren Ausbau der Infrastruktur und gleichermaßen legitimen Planungsaufgaben aufgrund umweltbezogener und anderer Politikziele. Die so genannten kooperativen Systeme für eine Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug und zwischen Fahrzeug und Infrastruktur können längerfristig zu beträchtlichen Verbesserungen bei der Effizienz des Verkehrsmanagements, der Sicherheit und dem Staumanagement führen. Die Straßeninfrastruktur muss intelligent werden und in der Lage sein, Informationen von den Fahrzeugen zu empfangen sowie an diese zu senden, und Informationen über den Straßenzustand wie wetterbedingte Gefahren und Unfälle zu sammeln, um den Betrieb der kooperativen Systeme zu optimieren.

In anderen Teilen Europas ist die **Zugänglichkeit** das Hauptproblem für Regionen und Mitgliedstaaten in Randlage. Durch die Kofinanzierung von Verkehrsinfrastruktur werden die Struktur- und Kohäsionsfonds weiter den Regionen helfen, die hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Integration rückständig sind oder an strukturellen Nachteilen leiden. Während viele der neuen Mitgliedstaaten die in der Vergangenheit vernachlässigten Investitionen in den Straßenbau und die städtische Infrastruktur nachholen werden, müssen Inselregionen und Regionen in Randlage das Potenzial von Regionalflughäfen und Seeverkehrsverbindungen nutzen. Die Regionen in äußerster Randlage leiden an einer stark defizitären Zugänglichkeit, nicht nur in Bezug auf den kontinentalen Binnenmarkt, sondern auch in ihrem eigenen Hinterland. Instrumente der Verkehrspolitik und staatliche Beihilfen könnten eingesetzt werden, um die Auswirkungen der Randlage auf ihre Wettbewerbsposition zu vermindern und die Verbindungen mit der restlichen EU und mit benachbarten Drittländern zu verbessern.

→ Maßnahme: ggf. Förderung und Koordinierung von Investitionen in neue oder verbesserte intelligente Infrastrukturen zur Beseitigung von Engpässen und Vorarbeiten zur Einführung kooperativer Systeme, zur Ermöglichung ko-modaler Verkehrslösungen und zur Verbindung von Regionen in Randlage und in äußerster Randlage mit dem Kerngebiet; Gewährleistung eines ausgewogenen Raumordnungskonzepts.

6.2. Erschließung aller Finanzierungsquellen

Die Gesamtkosten der 30 vorrangigen TEN-Vorhaben, die 2004 beschlossen wurden, wird allein bereits auf rund 250 Mrd. € geschätzt. Die Finanzierungsfähigkeit der öffentlichen Hand in den Mitgliedstaaten ist jedoch weiterhin beschränkt. Die Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind in allen Mitgliedstaaten zurückgegangen und belaufen sich jetzt auf weniger als 1 % des BIP. Auch die neue finanzielle Vorausschau der Europäischen Union für den Zeitraum 2007-2013 sieht nur einen begrenzten Anstieg der für TEN verfügbaren Mittel vor.

Angesichts der begrenzten zur Verfügung stehenden Mittel muss die EU ihre Kofinanzierung aus dem TEN-Haushalt auf die kritischen grenzübergreifenden Abschnitte und die anderen Hauptengpässe der vorrangigen Vorhaben konzentrieren. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Nutzung der Struktur- und Kohäsionsfonds der EU maximieren, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Die EU-Mittel werden auf diejenigen Vorhaben konzentriert, die den größten Mehrwert für Europa erbringen und bei denen eine aktive Zusammenarbeit mit nationalen und anderen Finanzierungsorganisationen gewährleistet ist. Maßnahmen zur Interoperabilität und bedeutende Durchführbarkeitsstudien werden in der gesamten Europäischen Union finanziert. Das Programm „Marco Polo“, das mit einem Haushalt von 450 Mio. € bis 2013 ausgestattet ist, wird unmittelbar dazu beitragen, Betreibern auf überlasteten Straßen Alternativen mit anderen Verkehrsträgern zu bieten.

Neue Arten der Finanzierung sollten ebenfalls entwickelt werden. Nutzerentgelte sollten mehr zur Finanzierung der am meisten wirtschaftlich bestandsfähigen Teile der Verkehrsnetze beitragen. Ein Bürgschaftsinstrument, das mit bis zu 1 Mrd. € in Liquiditätsreserven ausgestattet werden soll, die gemeinsam von der Europäischen Investitionsbank und aus dem EU-Haushalt 2007-2013 aufgebracht werden, dürfte dank Hebelwirkung 20 Mrd. € an Bankdarlehen für die Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Eine aktivere Nutzung öffentlich-privater Partnerschaften kann die Durchführung von Vorhaben beschleunigen, ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bewirken und den Druck auf die öffentlichen Finanzen vermindern. Gemeinsame politische Initiativen wie JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) werden die Initiierung von Projekten erleichtern.

→ Maßnahme: Maximierung der Investitionen in transeuropäische Infrastruktur von europäischem Interesse durch Mobilisierung aller verfügbaren Finanzierungsquellen einschließlich TEN-Haushalt, Struktur- und Kohäsionsfonds und Kapitalmarktdarlehen (einschließlich solche der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, öffentlich-private Partnerschaften) sowie gemeinsame Initiativen bei der Durchführung.

6.3. Intelligente Entgeltsysteme

Die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung wird in der EU immer häufiger. London hat beispielsweise eine Staugebühr eingeführt, und Deutschland ist vor kurzem dem Beispiel anderer Mitgliedstaaten gefolgt und hat eine Autobahnmaut für LKW eingeführt. Die EU hat soeben eine neue Richtlinie über Straßenbenutzungsgebühren als Rahmen für die Einführung abgestufter Entgelte für LKW im transeuropäischen Netz verabschiedet. Im Eisenbahnverkehr erheben die Infrastrukturbetreiber von den Verkehrsunternehmen Entgelte für die Trassennutzung.

Der Zweck dieser Entgeltregelungen ist die Finanzierung der Infrastruktur, darüber hinaus können Entgelte dazu beitragen, den Verkehr zu optimieren, wo eine Erhöhung der Infrastrukturkapazität nicht möglich ist. Entgelte können abgestuft sein, um Umweltauswirkungen oder Staurisiken Rechnung zu tragen, besonders in unter Umweltaspekten empfindlichen Gebieten sowie in Städten. In solchen Gebieten könnten andere Formen der Kapazitätszuweisung genutzt werden, etwa der Marktaustausch von Transitrechten.

In Übereinstimmung mit der Straßengebührenrichtlinie wird die Kommission spätestens bis zum 10. Juni 2008 ein allgemein anwendbares, transparentes und umfassendes Modell für die Bewertung aller externen Kosten vorlegen, das als Grundlage für künftige Berechnungen von

Infrastrukturentgelten dienen kann, ebenso eine Wirkungsanalyse der Einbeziehung von externen Kosten für alle Verkehrsträger. Ein breit angelegter Reflektionsprozess ist erforderlich, der auch den Schienen-, Luft-, See-, Binnenschiffs- und Nahverkehr einbezieht, da die Entgelterhebung die Verkehrsflüsse zwischen den Verkehrsträgern und über den gesamten Binnenmarkt hinweg beeinflusst. Bei diesem Reflektionsprozess wird zu prüfen sein, wie intelligente Formen der Entgelterhebung dazu beitragen können, die Verkehrsflüsse zu optimieren, und auf diese Weise sowohl für die Infrastruktureigner (durch besseres Management und bessere Ressourcenallokation), als auch für die Nutzer (durch kürzere Fahrzeiten) und die Gesellschaft insgesamt (durch die Verringerung negativer Auswirkungen wie Luftverschmutzung) von Gewinn sein können. Eine intelligente Entgelterhebung sollte gerechte und nichtdiskriminierende Preise für die Nutzer, Einnahmen für künftige Infrastrukturinvestitionen, Möglichkeiten zur Staubekämpfung und Nachlässe zur Belohnung für umweltfreundlichere Fahrzeuge und Fahrweisen gewährleisten. Schließlich sollte eine intelligente Entgelterhebung die Gesamtbelastung der Bürger und Unternehmen berücksichtigen. Zu diesem Zweck muss die Entgeltanalyse auch für den Verkehr relevante Steuerregelungen einbeziehen, die eine nachhaltige Mobilität nicht stimulieren.

→ Maßnahme: Einleitung eines breit angelegten Reflektions- und Konsultationsprozesses zur intelligenten Entgelterhebung und Vorschlag einer EU-Methodik für Infrastrukturentgelte, die auf der Richtlinie für Straßenbenutzungsgebühren aufbaut.

7. INTELLIGENTE MOBILITÄT

Neue Infrastrukturen können nicht alle Probleme der Überlastung und Zugänglichkeit lösen, da sie mit hohen Kosten und langen Planungsverfahren verbunden sind, und an manchen Orten noch die Faktoren Umweltbelastungen und Raumknappheit hinzukommen. Beim Bemühen um optimale Nutzung der bestehenden Verkehrskapazitäten steht das Interesse der Industrie an einer Senkung der Kosten in Einklang mit dem öffentlichen Interesse an der Gewährleistung finanzieller und ökologischer Nachhaltigkeit. Die Verbesserung der Auslastung, die Ermöglichung einer Verlagerung auf Schienen- und Seeverkehrsmittel bei großen Entfernungen, die Optimierung der Streckenführung und Zeitplanung, sie alle tragen dazu bei, die Mobilität bei gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastung je beförderte Frachteinheit zu erhöhen.

7.1. Verkehrslogistik

Die Industrie hat sich der Herausforderung gestellt, die bestehenden Infrastrukturen und Verkehrsmittel durch verfeinerte Logistikketten effizienter zu nutzen. Fortgeschrittene Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen ihre Einrichtung und liefern die Dienste für eine praktische Anwendung der intelligenten Logistik. Der Trend zu integrierten Logistikunternehmen muss durch eine Politik ergänzt werden, die die Voraussetzungen für eine optimale Nutzung und Verknüpfung („Co-Modality“) der verschiedenen Verkehrsträger schafft. Dazu können z.B. die Beseitigung regulierungstechnischer Hemmnisse für die Verknüpfung der Verkehrsträger, die Unterstützung von Ausbildung und Erfahrungsaustausch EU-weit, die Förderung von verkehrsträgerübergreifender Normung und Interoperabilität sowie Investitionen in Umschlagzentren gehören. Die Anpassung der Abmessungen von Containern und Fahrzeugen an die Erfordernisse der intelligenten Logistik ist ebenfalls Teil der Überlegungen.

→ Maßnahme: Entwicklung einer Rahmenstrategie für Güterverkehrslogistik in Europa, gefolgt von einer Konsultation, und anschließende Aufstellung eines Aktionsplans.

7.2. Intelligente Verkehrssysteme

Längerfristig besteht kein Grund, warum Luftfahrzeuge mit anspruchsvoller Kommunikations-, Navigations- und Automatisierungstechnik ausgerüstet sind, nicht aber Schiffe, Züge oder Kraftfahrzeuge. Neue Technologien, die demnächst auf den Markt kommen, werden neue Dienstleistungen für die Bürger verfügbar machen und ein verbessertes Echtzeit-Management von Verkehrsbewegungen und Kapazitätsauslastungen sowie die Verfolgung von Verkehrsflüssen aus Umwelt- und Sicherheitsgründen ermöglichen. Neben offenkundigen Vorteilen für Spediteure und Kunden werden die neuen Systeme den öffentlichen Verwaltungen rasche und ausführliche Informationen über Infrastruktur- und Wartungsanforderungen liefern. Sie werden nicht nur den Fahrkomfort erhöhen, sondern auch zu mehr Sicherheit und zur Gefahrenabwehr beitragen und es erleichtern, unnötige Verkehrsbewegungen im Interesse der ökologischen Nachhaltigkeit abzubauen. Die GALILEO-Aufsichtsbehörde wird zur Zeit eingerichtet; das GALILEO-Satellitensystem wird ab 2010 einsatzfähig sein und Navigationssignale bereitstellen, die mit boden- oder raumgestützten Kommunikationssystemen verknüpft werden können. Die Entwicklung einer europäischen offenen Architektur wird Interoperabilität und die flexible Entwicklung künftiger Anwendungen für alle Verkehrsträger gewährleisten.

Eine Reihe anderer Initiativen wurden bereits auf den Weg gebracht, z.B. die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“²⁷, um neue Fahrzeugtechnologien durch Koordinierung von Maßnahmen der Beteiligten (eSafety-Forum), durch Forschungen zu intelligenten Fahrzeugsystemen und Nutzersensibilisierung zu fördern; Ziel des SESAR-Programms ist die Einführung der modernsten Technologien für das Flugverkehrsmanagement im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums. Vom SESAR-Programm wird eine Verringerung der Umweltbelastung durch den Luftverkehr erwartet, es soll außerdem zur Erhöhung der Sicherheit, zur Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten und zur Öffnung von Exportmärkten für europäische Luftverkehrstechnologie beitragen. Das ERTMS-System wird ähnliche Vorteile für den Schienenverkehr bringen. So kann eine größere Interoperabilität zwischen nationalen Netzen entstehen, die Grundvoraussetzung für einen effektiven Betrieb im Langstrecken-Schienenverkehr ist. Das RIS-System (Verkehrsinformationsdienste für die Flussschifffahrt) kommt in den meisten europäischen Korridoren bereits zum Einsatz. Die EU investiert beträchtliche öffentliche Mittel in diese Systeme und begleitet ihre Einführung durch einen entsprechenden Regelungsrahmen.

Im Mittelpunkt künftiger Aktionen steht die Nutzung der Möglichkeiten öffentlich-privater Partnerschaften zur Unterstützung der Entwicklung und Demonstration neuer Technologien, unter anderem zur Steigerung der Umweltfreundlichkeit des Luftverkehrs (Gemeinsame Technologieinitiative „Clean Sky“) und des Landverkehrs (Gemeinsame Technologieinitiative H₂ und Brennstoffzellen).

→ Maßnahme: Fortschreibung der Programme für intelligente Mobilität im Straßenverkehr (Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ und eSafety), im Luftverkehr (SESAR), im Schienenverkehr (ERTMS) und im Wasserstraßenverkehr (RIS und SafeSeaNet); optimale

²⁷ KOM (2006) 59 endg., Mitteilung über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ - „Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“

Nutzung der GALILEO-Navigationssignale, Entwicklung weiterer ähnlicher Systeme für den Seeverkehr und Start eines umfassenden Programms zur Einführung intelligenter Infrastrukturen für den Straßenverkehr.

8. DIE GLOBALE DIMENSION

Der Verkehrssektor hat zwangsläufig internationalen Charakter. Einerseits muss die Außendimension in das verkehrspolitische Gesamtkonzept der EU gut integriert sein, andererseits muss die Verkehrspolitik eine feste Komponente in den allgemeinen Beziehungen zu Drittländern und Organisationen darstellen.

Die EU-Mitgliedstaaten haben ein gemeinsames Interesse an der Entwicklung internationaler Regelungen, die ein hohes Maß an Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie ein hohes Qualitätsniveau bei Dienstleistungen, Umweltschutz und sozialer Sicherheit garantieren. Die EU nimmt weltweit eine Führungsposition bei der Regulierung im Verkehrssektor ein und kann ihr Know-how sowie bewährte Praktiken an andere Länder weitergeben. Erfolgsbeispiele aus der jüngsten Zeit sind das Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Außerdienststellung von Einhüllen-Öltankschiffen und das Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über Arbeitsnormen im Seeverkehr. Ein weiteres Beispiel ist die mögliche weltweite Anwendung von Emissionsvorschriften auf den Luftverkehr (unter Umständen unter Einbeziehung des Emissionshandels), wo die EU bei den bevorstehenden Verhandlungen innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eine führende Rolle spielen wird.

Die EU ist außerdem ein führender Anbieter von Verkehrsdienstleistungen, -ausrüstungen und -technologien. Unternehmen der EU kontrollieren 30% des globalen Luftverkehrs und 40% der Seeverkehrsflotte. Auf Verkehrsausrüstungen entfallen 16% der EU-Ausfuhren. Viele Tätigkeiten des Verkehrssektors finden im internationalen Wettbewerb statt, vor allem im Luft- und im Seeverkehr. Die Konvergenz der EU-Normen und der internationalen Normen öffnet Exportmärkte für EU-Technologie bei Luftfahrzeugen und Zügen, bei der Navigation (einschl. GALILEO, SESAR und ERTMS), sauberen Antriebssystemen und in vielen anderen Bereichen. Der Zugang zu Dienstleistungsmärkten und zur öffentlichen Beschaffung ist für die Verkehrsindustrie der EU von entscheidender Bedeutung.

Hindernisse für die Tätigkeit von Speditionsunternehmen der EU sind oftmals Einfuhr- oder Investitionsbeschränkungen in Drittländern. Die Verringerung oder der Abbau dieser Hindernisse für den Marktzugang ist von zentraler Bedeutung, damit unsere Wirtschaftakteure im Ausland unter fairen Bedingungen effektiv am Wettbewerb teilnehmen können. Die laufenden Verhandlungen der Doha-Runde für ein neues Welthandelsabkommen bieten einen geeigneten multilateralen Rahmen, um derartige Beschränkungen zur Sprache zu bringen, ferner laufen mehrere bilaterale Verhandlungen.

Die internationale Zusammenarbeit begann größtenteils bereits vor der Errichtung des Binnenmarktes, und die EU ist in verschiedenen internationalen Organisationen und Gremien noch nicht oder nur schwach vertreten. In verschiedenen Fällen sind eine Mitgliedschaft der EU in internationalen Kooperationsmechanismen oder bilaterale Beziehungen der EU mit den wichtigsten Handelspartnern das effektivste Mittel, um die koordinierten Interessen der EU und ihrer Mitgliedstaaten zu vertreten. Der Verkehrsbinnenmarkt verlangt ein schlüssiges

Konzept nach außen hin, damit unsere gemeinsamen Politiken nicht in Frage gestellt werden. Im Zusammenschluss als EU haben die Mitgliedstaaten mehr Gewicht.

Die Erweiterung hat für den Verkehr spürbare Auswirkungen gehabt. Eine Reihe internationaler Kooperationsgremien z.B. im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt bestehen nun hauptsächlich oder ausschließlich aus Mitgliedstaaten der EU und Nachbarländern, mit denen die EU bereits besondere Beziehungen pflegt, die weit über die traditionelle internationale Zusammenarbeit hinausgehen. Auch die Küstenschifffahrt entwickelt sich zu einer bedeutenden Komponente des Verkehrs innerhalb der EU, unterliegt jedoch nach wie vor weltweit festgesetzten Vorschriften. In diesen Bereichen kann es sich als notwendig erweisen, die geltenden internationalen Mechanismen zu überprüfen, um den tatsächlichen Gegebenheiten auf dem europäischen Kontinent besser gerecht zu werden und den wertvollen *Besitzstand* der regionalen und europaweiten Zusammenarbeit zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Dabei sind vor allem die Beziehungen der EU zu den Beitrittskandidaten, den Ländern in der Stabilisierungs- und Assoziierungsphase, den Partnern der europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP) und zu Russland von besonderer strategischer Bedeutung. Durch eine Zusammenarbeit im Verkehr und Konvergenz bei den Rechtsvorschriften, unter anderem basierend auf den Aktionsplänen im Rahmen der ENP, wird es leichter sein, die notwendige Vernetzung der wichtigsten Verkehrsachsen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Dimensionen zu realisieren. Die EU unterstützt auch eine Reihe regionaler Initiativen über den Bereich der ENP hinaus, insbesondere innerhalb von Strukturen wie TRACECA oder der Baku-Initiative. Die in der Luftfahrt bereits in Angriff genommenen praktischen Arbeiten sind fortzusetzen und auf die anderen Verkehrsträger auszuweiten. Blickt man über die Nachbarländer der EU hinaus, so ist die externe Verkehrspolitik differenziert und konzentriert sich auf die wichtigsten Handelspartner der EU. In einigen Gebieten in Asien, Afrika und Lateinamerika unterstützt die EU regionale Gruppen bei der Zusammenarbeit.

→ Maßnahme: Fortsetzung der Entwicklung differenzierter Initiativen bei der EU-Verkehrszusammenarbeit und -politik sowie beim Industriedialog mit den wichtigsten Handelspartnern und regionalen Gruppierungen, auch durch Abschluss von Übereinkünften; Weiterentwicklung der auswärtigen Beziehungen im Luftverkehr auf der Grundlage des neuen Luftverkehrsabkommens EU-USA; Förderung der wichtigsten industriellen Projekte der EU im Verkehrsbereich; Weiterentwicklung der Zusammenarbeit; Einzelfallprüfung der Beziehungen der EU zu internationalen Kooperationsmechanismen unter dem Aspekt einer besseren politischen Koordinierung, der Stärkung des Beobachterstatus der EU bis hin zu ihrer Mitgliedschaft in den einschlägigen internationalen Organisationen oder sogar besonderen Beziehungen zwischen der EU und diesen Organisationen; Entwicklung eines strategischen Rahmens für die Ausdehnung der wichtigsten Achsen des Binnenverkehrsmarktes und -netzes auf interessierte Nachbarländer.

9. SCHLUSSFOLGERUNG: NEUFASSUNG DER AGENDA

Im Jahre 1992 wurde der Binnenmarkt vollendet; für den Verkehrssektor war dies im Wesentlichen der Ausgangspunkt. Etwa 15 Jahre später nehmen der liberalisierte Verkehrsbinnenmarkt und die europaweite Mobilität konkrete Gestalt an. Auch hat die Verkehrsindustrie in diesem Zeitraum an Stärke gewonnen und die Union konnte ihre

Position als Weltmarktführer in vielen Bereichen behaupten oder ausbauen. Die einzelnen Erweiterungen haben zur Stärkung und Konsolidierung dieser Position beigetragen.

Die übergeordnete Zielsetzung der Verkehrspolitik bleibt bestehen: eine wettbewerbsfähige, sichere und umweltfreundliche Mobilität in voller Übereinstimmung mit der überarbeiteten Agenda von Lissabon für Wachstum und Beschäftigung und mit der aktualisierten Strategie für nachhaltige Entwicklung. Das Instrumentarium der Verkehrspolitik muss weiterentwickelt werden, um den gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen und Entwicklungen im industriellen, politischen und internationalen Umfeld zu berücksichtigen. Ein härterer internationaler Wettbewerb, aber auch das hinter den Prognosen zurückbleibende Wirtschaftswachstum machen die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität zu einer noch schwierigeren Aufgabe.

In dieser Halbzeitbilanz wird für ein umfassendes und ganzheitliches Konzept für die Verkehrspolitik plädiert. Während die Politik auch in Zukunft auf den Weißbüchern von 1992 und 2001 aufbauen wird, werden in vielen Bereichen rein europäische Maßnahmen nicht ausreichen. Auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene müssen Regierungen, Bürger und die Industrie wechselseitig komplementär handeln. Darum ist auch ein ständiger Dialog unverzichtbar. Künftige Maßnahmen, auch die Durchführung noch nicht verwirklichter Initiativen, die bereits im Weißbuch von 2001 angekündigt wurden, müssen auf die Grundlage eines umfassenden Dialogs mit allen Betroffenen gestellt werden.

Eine europäische Politik für nachhaltige Mobilität muss daher auf einem breiteren Instrumentarium aufbauen, um im Rahmen des Möglichen Verlagerungen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu erreichen, vor allem bei Langstrecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren. Gleichzeitig ist bei allen Verkehrsträgern eine Optimierung erforderlich. Alle Verkehrsträger müssen umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter werden. Schließlich kann mit der **“Co-Modality”**, d.h. der effizienten Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen erreicht werden. Ein solches Vorgehen gewährleistet am besten, dass ein hohes Maß an Mobilität und zugleich an Umweltschutz erreicht werden kann.

Der indikative Zeitplan für die wichtigsten Maßnahmen der nächsten Jahre ist Anhang 1 zu entnehmen. Diese Maßnahmen stehen im Zeichen einer umfassenden Sicht in Bezug auf Investitionsbedarf, Regulierung, Lösungsdifferenzierung einschließlich freiwilliger Konzepte, technologische Innovation, Infrastrukturentwicklung und internationale Regelungen, um bei der Lösung von Mobilitätsproblemen einen europäischen Mehrwert zu erzielen. Dabei werden auch die Möglichkeiten öffentlich-privater Partnerschaften im Verkehrssektor genutzt werden, um die Entwicklung und Demonstration neuer Technologien und Infrastrukturen zu unterstützen. Ursachen der Probleme können Infrastrukturengpässe, Randlagesituationen, Überlastung, Energieversorgung, Erwägungen sozialer Art oder im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr sein, sie können auch mit dem Ziel zusammenhängen, den Verkehr umweltfreundlicher zu machen. Ein besserer Rahmen auf EU-Ebene für ein wirksameres Zusammenspiel von Regional- und Kohäsionspolitik, ein angemessener Rahmen für eine bessere und intelligenter Gestaltung der Infrastrukturgebühren und differenziertere Lösungen für spezifische Probleme bestimmter Städte, Regionen oder Korridore könnten den Weg in die Zukunft ebnen. In diesem Kontext könnte der allgemeine Rahmen auf EU-Ebene dazu beitragen, differenziertere und regional ehrgeizigere Lösungen zu verwirklichen, den notwendigen breiteren EU-Rahmen für die Mobilität im Binnenmarkt aufrecht zu erhalten und die Rolle der EU als globaler Akteur zu unterstreichen.

Vor Beschlüssen über konkrete Maßnahmen sind die in dieser Mitteilung vorgestellten Leitlinien für die Politik auf der Grundlage der öffentlichen Konsultation sowie eingehender Bewertungen zu präzisieren. Sie sind außerdem in gewissen Abständen unter Berücksichtigung des sich wandelnden Kontexts und der gewonnenen Erfahrungen zu überarbeiten.

ANHANG 1

Arbeitsplan – Liste der wichtigsten Maßnahmen

2006

- Straßenverkehr: Binnenmarktüberprüfung
- Schienenverkehr: Beseitigung technischer Hemmnisse für die Interoperabilität und die gegenseitige Anerkennung von Ausrüstungen; Programm zur Förderung von Güter-Schienenkorridoren im Rahmen der Verkehrslogistik
- Luftverkehr: Überprüfung der Liberalisierungsmaßnahmen im Luftverkehr; Flughafengebühren und Kapazitäten
- Logistik: Logistikstrategie für den Güterverkehr und breit angelegte Debatte über mögliche Maßnahmen auf EU-Ebene
- GALILEO: Identifizierung potenzieller künftiger Anwendungen
- Gefahrenabwehr: Strategie für den Schutz kritischer Infrastrukturen
- Bericht über die Umsetzung der Richtlinie über Biokraftstoffe von 2003
- Energieverbrauch im Verkehr: Aktionsplan für Energieeffizienz und Planung für erneuerbare Energien
- Internationale Organisationen: Überlegungen zu einer besseren Vertretung der EU-Interessen in internationalen Organisationen wie IMO und ICAO auf der Grundlage verschiedener politischer Optionen

2007

- Nahverkehr: Grünbuch
- Logistik: Festlegung eines Aktionsplans
- Intelligente Gebührensysteme für Infrastrukturnutzung: vorbereitende Forschungen und Konsultationen, Anhörung von Betroffenen
- Bericht über Verkehrsszenarien mit einem Zeithorizont von 20 bis 40 Jahren
- Straßenverkehr: Überprüfung der Rechtsvorschriften über Arbeitsbedingungen
- Schienenverkehr: Überwachung des Schienenverkehrsmarktes einschließlich Anzeiger
- Binnenschifffahrt: Beginn der Umsetzung des Aktionsplans NAIADES
- Seeverkehr: europäische Hafenpolitik

- Luftverkehr: Überprüfung und Vollendung des Rahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum und Errichtung des Unternehmens SESAR
- transeuropäische Netze: Festlegung des mehrjährigen Investitionsprogramms bis 2013
- Passagierrechte: Prüfung von Initiativen zu Mindestnormen für den Busverkehr
- Sicherheit: erster europäischer Tag der Sicherheit im Straßenverkehr
- Außendimension: Strategie für die Einbeziehung der EU-Nachbarländer in den Verkehrsbinnenmarkt
- Gefahrenabwehr: Strategie für den Landverkehr und öffentliche Verkehrsmittel
- Energieverbrauch im Verkehr: strategischer Technologieplan für Energie
- Erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für das siebte FTE-Rahmenprogramm

2008

- Seeverkehr: Weißbuch über einen gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum
- Intelligente Gebührensysteme für Infrastrukturnutzung: EU-Methodik für Infrastrukturentgelte
- Nahverkehr: Folgemaßnahmen zum Grünbuch
- Start eines größeren Programms zur Einführung intelligenter Systeme für den Straßenverkehr und die Vorbereitung der Infrastrukturen für kooperative Systeme
- Gefahrenabwehr: Überprüfung der Vorschriften für Luft- und Seeverkehr; Prüfung der Sicherheitsvorschriften für den Landverkehr

2009

- Start eines größeren Programms für umweltfreundliche Antriebstechnik
- globale Dimension: Erreichung der Mitgliedschaft in den einschlägigen internationalen Organisationen
- Seeverkehr: Einrichtung elektronischer Systeme für den Seeverkehr
- GALILEO: Beginn der Konzessionsvergabe
- ERTMS: Anwendung bei bestimmten Korridoren

ständig

- Binnenmarkt: Gewährleistung der Anwendung der EU-Vorschriften bei allen Verkehrsträgern

- Energieverbrauch im Verkehr: Verbesserung der Energieeffizienz und Beschleunigung der Entwicklung und Einführung alternativer Kraftstoffe
- Beschäftigung und Arbeitsbedingungen: Förderung des Dialogs der Sozialpartner; Förderung von Berufen und Ausbildung im Verkehrssektor
- Sicherheit: Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr durch Fahrzeugdesign, Forschung und Technologie, Infrastrukturen und Verhalten, und Fortschreibung der Initiativen „Intelligentes Fahrzeug“ und „eSafety“
- Infrastruktur: Gewährleistung eines ausgewogenen Konzepts für die Planung der Flächennutzung; Erschließung aller Finanzierungsquellen
- Technologie: FTE und Unterstützung für Verbreitung, Nutzung und Marktdurchdringung
- GALILEO: Errichtung der GALILEO-Aufsichtsbehörde
- globale Dimension: Entwicklung der Außenbeziehungen über bilaterale Übereinkünfte und im Rahmen multilateraler Foren; Errichtung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums in Europa
- Governance: Konsolidierung der europäischen Agenturen für Verkehrssicherheit und Weiterentwicklung ihrer Aufgaben

ANHANG 2

Die Situation im Verkehrssektor – Fakten und Projektionen

Teil 1: Wichtigste Fakten und jüngste Entwicklungen nach Verkehrsträgern – allgemeine Daten

<u>Straßenverkehr</u>	<u>Schienenverkehr</u>																
<p>- direkte Beschäftigung: ca. 1,7 Mio. im Personenverkehr (Linien- und Reisebusse, Taxibetriebe); 2,6 Mio. im Güterverkehr</p> <p>- Anteil am gesamten Güterverkehr: 44% (leicht ansteigend)</p> <p>- Anteil am gesamten Personenverkehr: ca. 84% (76% PKW, 8% Busse)</p> <p>- Zuwachs zwischen 1995 und 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> • + 35% im Güterverkehr; • + 19% bei PKW, + 5% Busse im Personenverkehr <p>- besonders starker Zuwachs in der EU-10:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <caption style="text-align: center;">Wachstum des Straßengüterverkehrs 2000-2004 (%)</caption> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">national</th> <th style="text-align: center;">international</th> <th style="text-align: center;">gesamt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EU-15</td> <td style="text-align: center;">8.3</td> <td style="text-align: center;">16.9</td> <td style="text-align: center;">10.5</td> </tr> <tr> <td>EU-10</td> <td style="text-align: center;">16.6</td> <td style="text-align: center;">47.7</td> <td style="text-align: center;">31.8</td> </tr> <tr> <td>EU-25</td> <td style="text-align: center;">9.0</td> <td style="text-align: center;">23.0</td> <td style="text-align: center;">12.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>- Anteil am gesamten Energieverbrauch: 25,2%</p> <p>- Fahrzeugeffizienz in toe/Mtkm oder toe/Mpkm: LKW 72,4, PKW 37,8, öff. Straßenverkehr 14,5</p>		national	international	gesamt	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- direkte Beschäftigung: ca. 1,2 Mio.</p> <p>- Anteil am gesamten Güterverkehr: 10% (leicht abnehmend)</p> <p>- Anteil am gesamten Personenverkehr: ca. 7% (6% regionaler Zugverkehr, 1% Straßenbahn und U-Bahn)</p> <p>- Zuwachs zwischen 1995 und 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> • + 6% beim Güterverkehr (+ 15% für EU-15, - 9% für EU-10); • + 9% im Passagierverkehr (+ 8% im regionalen Zugverkehr, + 14% bei Stadtbahnen (Straßenbahn und U-Bahn)) <p>- der Anteil neuer Unternehmen im Schienengüterverkehrsmarkt hat ca. 10% erreicht (gemessen in tkm)</p> <p>- auf Hochgeschwindigkeitszüge entfallen im Jahr 21,5% der gesamten pkm im regionalen Schienenverkehr</p> <p>- Anteil am gesamten Energieverbrauch: 0,8%</p> <p>- Fahrzeugeffizienz in toe/Mtkm oder toe/Mpkm: Personenverkehr 16,0; Güterverkehr 5,5</p>
	national	international	gesamt														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<p style="text-align: center;"><u>Verkehr auf Wasserwegen</u></p> <p>- direkte Beschäftigung: ca. 200 000, etwa 80% davon im Seeverkehr und 20% in der Binnenschifffahrt</p> <p>- Anteil am gesamten Güterverkehr: 42% (Seeverkehr innerhalb der EU 39%, Binnenschifffahrt 3%; beide mehr oder weniger stabil)</p> <p>- Anteil am gesamten Personenverkehr: unter 1% beim Personenverkehr innerhalb der EU, leicht abnehmend</p> <p>- Zuwachs zwischen 1995 und 2004: + 29% im Güterverkehr (+ 31% beim Seeverkehr innerhalb der EU, + 9% in der Binnenschifffahrt)</p> <p>- durchschnittlicher jährlicher Zuwachs im weltweiten Containerverkehr zwischen 2001 und 2004: 13,5%</p> <p>- Anteil (der Binnenschifffahrt) am gesamten Energieverbrauch: 0,5%</p> <p>- Fahrzeugeffizienz (Binnenschifffahrt) in toe/Mtkm: 17,5</p>	<p style="text-align: center;"><u>Luftverkehr</u></p> <p>- direkte Beschäftigung: ca. 400 000</p> <p>- Anteil am gesamten Güterverkehr: 0,1% in tkm beim Verkehr innerhalb der EU</p> <p>- Anteil am gesamten Personenverkehr: 8% (nur Flüge innerhalb der EU; starke Zunahme)</p> <p>- Zuwachs zwischen 1995 und 2004: + 55% beim Personenverkehr innerhalb der EU</p> <p>- Marktanteil der Billigfluggesellschaften beim Linienverkehr innerhalb der EU (Sitzkapazität): 25% im Jahr 2005</p> <p>- Zuwachs bei der Zahl der Strecken innerhalb der EU: +100% zwischen 1992 und 2004</p> <p>- Anteil am gesamten Energieverbrauch: 4,0%</p>																

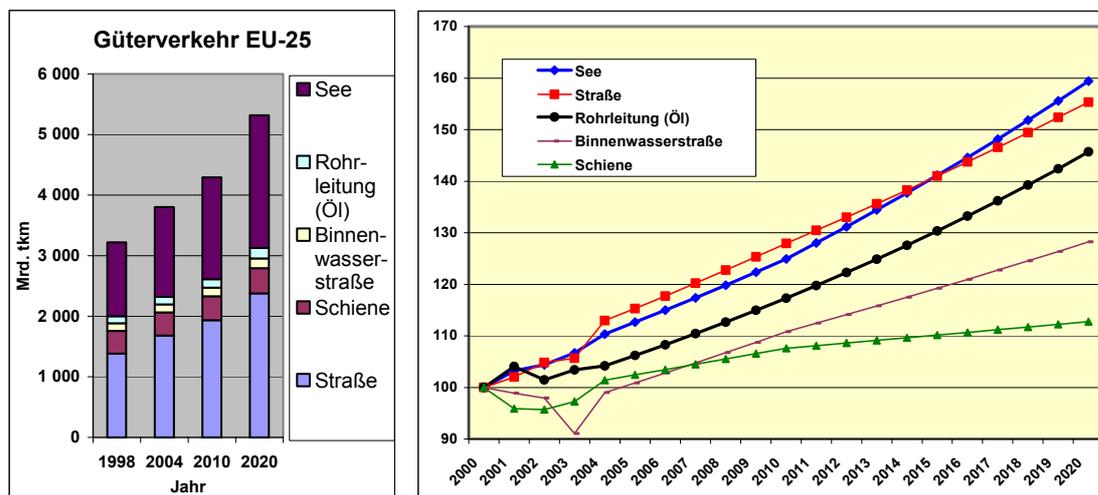
Quelle: EU Energie und Verkehr in Zahlen; Eurostat, OAG, ECSA, PRIMES.

Teil 2: Projektionen des Verkehrsvolumens und des Modalsplits
(aufgrund der ASSESS-Studie)

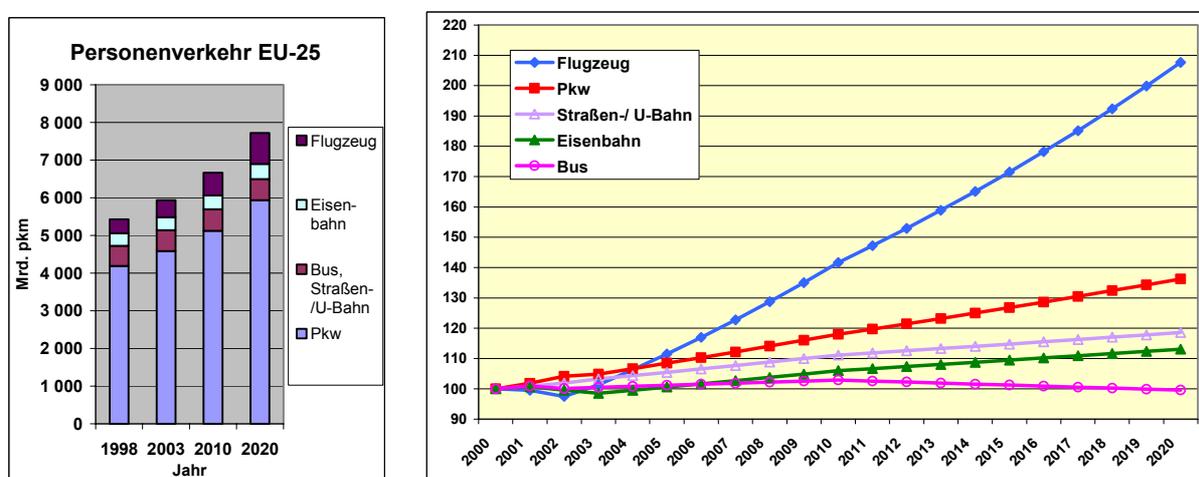
Tabelle 2-1: Wichtigste Trends (Grundannahme)

Wahrscheinlichste Zunahme des Verkehrs in der EU-25 im Zeitraum 2000-2020	
- BIP	52%
- Güterverkehr insgesamt	50%
- Personenverkehr insgesamt	35%
- Straßengüterverkehr	55%
- Schienengüterverkehr	13%
- Kurzstreckenseeverkehr	59%
- Binnenschifffahrt	28%
- PKW	36%
- Schienenpersonenverkehr	19%
- Luftverkehr	108%

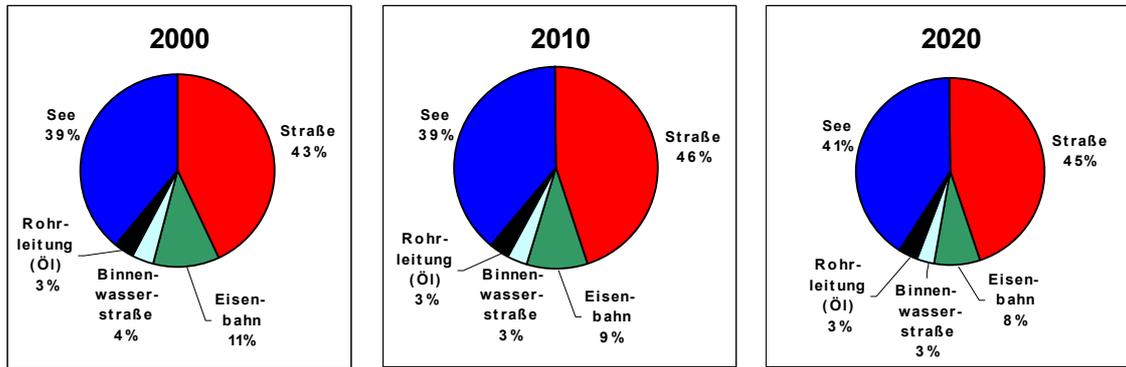
Graphik 2-1: Erwarteter Zuwachs im Güterverkehr nach Verkehrsträgern (2000=100)



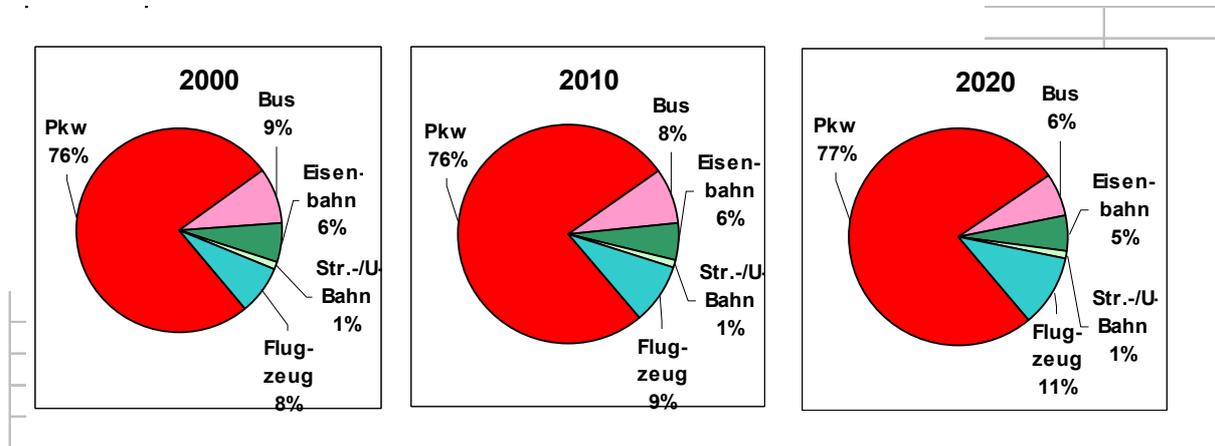
Graphik 2-2: Erwarteter Zuwachs im Personenverkehr nach Verkehrsträgern (2000=100)



Graphik 2-3: Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger im Güterverkehr 2000-2020:

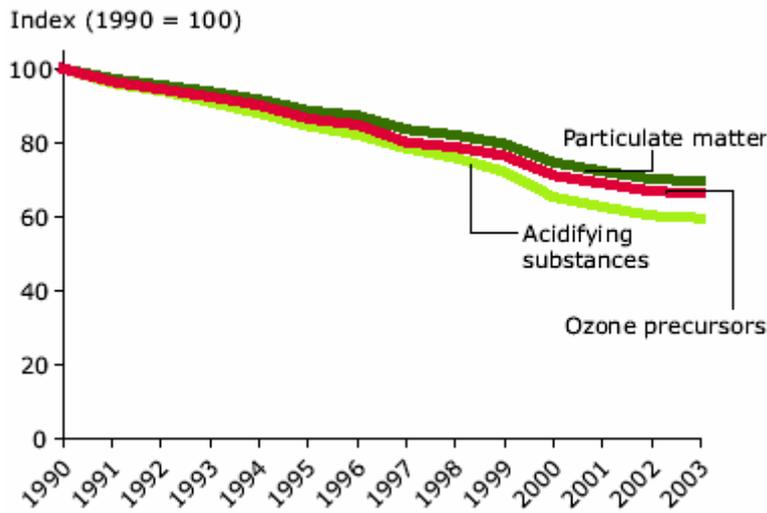


Graphik 2-4: Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger im Personenverkehr 2000-2020:



Teil 3: Verkehr und Umwelt

Graphik 3-1: Entwicklung der Emission von Luftschadstoffen im Verkehr, 1990-2003



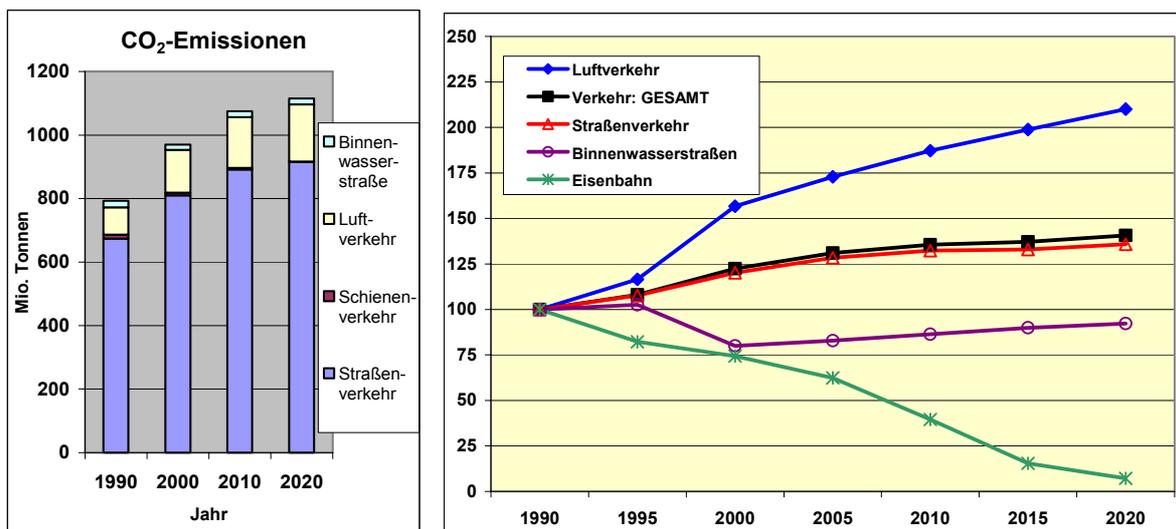
Anm.: Partikel: PM₁₀;

Säure bildende Stoffe: NO_x NMVOC;

Ozonvorläufer: SO_x, NO_x, NH₃.

Quelle: Europäische Umweltagentur: Bericht TERM 2005

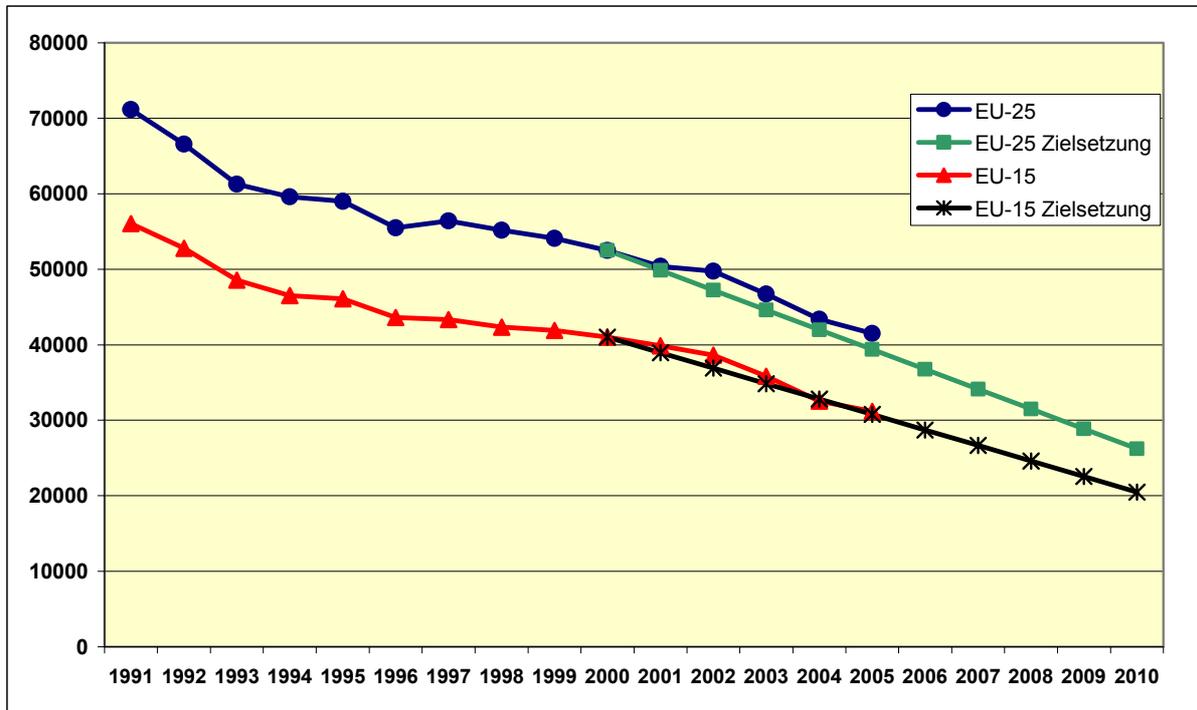
Graphik 3-2: Erwartete Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehr nach Verkehrsträgern (1990 = 100)



Quelle: PRIMES-Modell.

Teil 4: Sicherheit im Straßenverkehr

Graphik 4-1: Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU: abnehmend, aber immer noch zu hoch



Quelle: CARE-Datenbank; Zielsetzung gemäß dem Verkehrsweißbuch 2001.