

048450/EU XXIV.GP
Eingelangt am 28/03/11

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.3.2011
KOM(2011) 144 endgültig

WEISSBUCH

**Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem
wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**

SEK(2011) 359 endgültig
SEK(2011) 358 endgültig
SEK(2011) 391 endgültig

INHALTSVERZEICHNIS

WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem	1
1. Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraums	3
2. Eine Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem.....	5
2.1. Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60 %	5
2.2. Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten	7
2.3. Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr	8
2.4. Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr	9
2.5. Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem: Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %	10
3. Die Strategie – was zu tun ist	11
3.1. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum.....	12
3.2. Innovationen für die Zukunft – Technologie und Verhalten	14
3.3. Moderne Infrastruktur, intelligente Bepreisung und Finanzierung	16
3.4. Die externe Dimension	18
4. Fazit	19

1. ZUKUNFTSAUSRICHTUNG DES EUROPÄISCHEN VERKEHRSRAUMS

1. Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen. Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Angesichts der neuen Herausforderungen, vor denen wir stehen, muss er nachhaltig sein. Da Verkehr die ganze Welt umspannt, ist eine intensive internationale Zusammenarbeit Vorbedingung für wirksames Handeln.
2. Das künftige Wohlergehen unseres Kontinents wird davon abhängen, dass alle seine Regionen ihre umfassende und wettbewerbsorientierte Integration in die Weltwirtschaft aufrechterhalten können. Ein effizienter Verkehr ist dafür die Grundvoraussetzung.
3. Der Verkehr in Europa steht an einem Scheideweg. Alte Herausforderungen gelten weiter, neue sind hinzugekommen.
4. Es ist noch viel zu tun, um den *Verkehrsbinnenmarkt* zu vollenden, denn hier gibt es noch immer erhebliche Engpässe und andere Hindernisse. Wir müssen uns diesen Problemen erneut zuwenden und uns fragen, wie wir die Reisebedürfnisse unserer Bürger und den Güterverkehrsbedarf unserer Wirtschaft besser erfüllen und dabei der Begrenztheit der Ressourcen und den Umweltbelangen vorausschauend Rechnung tragen. Die Verkehrssysteme des östlichen und des westlichen Teils Europas müssen zusammengeführt werden, damit sie dem Verkehrsbedarf fast des gesamten Kontinents und unserer 500 Millionen Bürger entsprechen.
5. Öl wird in kommenden Jahrzehnten knapper werden und zunehmend aus unsicheren Lieferquellen stammen. Wie vor kurzem von der IEA hervorgehoben wurde, wird der Ölpreis um so stärker steigen, je weniger erfolgreich die Welt die Umstellung auf nichtfossile Energieträger meistert. 2010 beliefen sich die Ölimporte der EU auf rund 210 Mrd. EUR. Wenn wir dieser Ölabhängigkeit nicht Herr werden, könnte dies einschneidende Auswirkungen auf die Fähigkeit zu reisen – und auf unsere wirtschaftliche Sicherheit – haben und zu schweren Konsequenzen für die Preisstabilität, die Handelsbilanz und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft insgesamt führen.
6. Gleichzeitig hat die EU unter Zustimmung der internationalen Staatengemeinschaft gefordert, die *Treibhausgasemissionen* weltweit drastisch zu verringern, um den Temperaturanstieg durch den Klimawandel auf unter 2 °C zu begrenzen. Insgesamt muss die EU die Emissionen im Kontext der erforderlichen Emissionsminderung der entwickelten Länder als Gruppe bis 2050 um 80 bis 95 % gegenüber 1990 verringern, um dieses Ziel zu erreichen. Aus einer Analyse der Kommission¹ geht hervor, dass in anderen Wirtschaftssektoren zwar größere Emissionsverringerungen möglich sind, bis 2050 aber der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor, der eine wesentliche und immer noch wachsende Quelle solcher Emissionen darstellt, um mindestens 60 % gegenüber 1990² gesenkt werden muss. Bis 2030 lautet das Ziel

¹ Siehe Mitteilung der Kommission „Ein Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050“, KOM(2011) 112.

² Dies entspräche einer Emissionsminderung um rund 70 % des Stands von 2008.

für den Verkehr, die Treibhausgasemissionen um rund 20 % unter den Stand von 2008 zu senken. Wegen der erheblichen Zunahme der Verkehrsemissionen in den letzten zwei Jahrzehnten läge dies immer noch 8 % über dem Stand von 1990.

7. Seit der ersten großen Ölkrise vor 40 Jahren hat sich das Verkehrssystem – trotz technischer Fortschritte, des Potenzials für kostenwirksame Energieeffizienzsteigerungen und politischer Anstrengungen – nicht grundlegend geändert. Der Verkehr ist zwar energieeffizienter geworden, hängt aber in der EU immer noch für 96 % seines Energiebedarfs von Öl oder Ölerzeugnissen ab. Der Verkehr ist auch umweltfreundlicher geworden, aber ein zunehmendes Verkehrsaufkommen macht ihn noch immer zu einer wesentlichen Quelle von Lärm und örtlicher Luftverschmutzung.
8. *Neue Technologien* für Fahrzeuge und Verkehrsmanagement werden für eine Verringerung der Verkehrsemissionen in der EU ebenso wie in der übrigen Welt ausschlaggebend sein. Nachhaltige Mobilität ist das Ziel eines weltweiten Wettlaufs. Aufschub und eine zögerliche Einführung neuer Technologien könnten die EU-Verkehrsbranche zu einem nicht wieder rückgängig zu machenden Niedergang verurteilen. Der EU-Verkehrssektor steht einem zunehmenden Wettbewerb in sich schnell entwickelnden weltweiten Verkehrsmärkten gegenüber.
9. Viele europäische Unternehmen sind in den Bereichen Infrastruktur, Logistik, Verkehrsmanagementsysteme und Produktion von Verkehrsmitteln weltweit führend. In dem Maße wie andere Regionen der Welt aber enorme, ehrgeizige Programme zur Verkehrsmodernisierung und für Infrastrukturinvestitionen einleiten, sind Weiterentwicklungen und fortgesetzte Investitionen im Hinblick auf den Verkehr in Europa von ausschlaggebender Bedeutung, um seine Wettbewerbsposition zu halten.
10. Die *Infrastruktur* gibt der Mobilität Gestalt. Ohne die Unterstützung durch ein angemessenes Netz und eine intelligentere Nutzung desselben wird keine größere Änderung beim Verkehr möglich sein. Insgesamt haben Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, schaffen Vermögenswerte und Arbeitsplätze und fördern den Handel, die geografische Zugänglichkeit und die Mobilität der Menschen. Die Investitionen müssen so geplant werden, dass die positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum maximiert und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden.
11. Überlastung ist ein Hauptproblem, besonders auf den Straßen und im Luftraum, und beeinträchtigt die Zugänglichkeit. Außerdem ist die Verkehrsinfrastruktur im östlichen und im westlichen Teil der EU, die zusammengeführt werden müssen, ungleichmäßig entwickelt. Die öffentlichen Mittel für die Infrastrukturfinanzierung sind erhöhtem Druck ausgesetzt und es ist ein neuer Ansatz für die Finanzierung und Bepreisung der Infrastruktur erforderlich.
12. Seit dem Verkehrsweißbuch 2001 wurde viel erreicht. Im Luft- und Straßenverkehr, teilweise auch im Eisenbahnverkehr, wurden die Märkte weiter geöffnet. Der einheitliche europäische Luftraum wurde mit Erfolg auf den Weg gebracht. Die technische Sicherheit und die Gefahrenabwehr wurden bei allen Verkehrsträgern verbessert. Neue Vorschriften zu Arbeitsbedingungen und Fahrgast- und

Fluggastrechten wurden erlassen. Die transeuropäischen Verkehrsnetze (finanziert durch TEN-V, Strukturfonds und Kohäsionsfonds) haben zum räumlichen Zusammenhalt und zum Bau von Hochgeschwindigkeits-Schienenstrecken beigetragen. Internationale Verbindungen und Zusammenarbeit wurden gestärkt. Viel wurde auch getan, um den Verkehr umweltfreundlicher zu machen.

13. Das Verkehrssystem ist jedoch nicht nachhaltig. Bei einer Vorausschau auf die nächsten 40 Jahre wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Geht alles seinen bisherigen Gang, dürfte die Ölabhängigkeit des Verkehrs weiterhin nur geringfügig weniger als 90 % betragen³, und erneuerbare Energiequellen werden das Ziel von 10 % für 2020 nur unwesentlich überschreiten. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs würde bis 2050 ein Drittel höher ausfallen als nach dem Stand von 1990. Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 % steigen. Die Schere zwischen zentralen Regionen und Randgebieten wird sich weiter öffnen, was die Zugänglichkeit angeht. Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärmbelastung würden weiter steigen⁴.
14. Aufbauend auf den gemachten Erfahrungen werden mit diesem Fahrplan die Entwicklungen im Verkehrssektor, die künftigen Herausforderungen und die in Betracht zu ziehenden politischen Initiativen global in den Blick genommen. Die Zukunftsvision der Kommission für den Verkehr wird in Teil 2 vorgestellt. Schlüsselmaßnahmen zu deren Erreichung werden in Teil 3 skizziert und in Anhang I zusammengefasst; sie sind in dem beigefügten Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen ausführlicher beschrieben.

2. EINE VISION FÜR EIN WETTBEWERBSORIENTIERTES UND NACHHALTIGES VERKEHRSSYSTEM

2.1. *Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60 %*

15. Entschiedeneres politisches Handeln wird sich in hohem Maße auszahlen. Die Verkehrsbranche selbst ist ein wichtiger Wirtschaftszweig: Sie beschäftigt in der EU rund 10 Millionen Menschen und macht rund 5 % des BIP aus.
16. Die EU und die Regierungen müssen Klarheit über die künftigen politischen Rahmenbedingungen geben (bei denen im größtmöglichen Maß auf marktgestützte Mechanismen zurückzugreifen ist), damit Hersteller und Branchenunternehmen Investitionen planen können. Kohärenz auf EU-Ebene ist unabdingbar. Wenn sich beispielsweise ein Mitgliedstaat ausschließlich für Elektroautos und ein anderer ausschließlich für Biokraftstoffe entscheidet, würde dies das Konzept des freien Reisens in ganz Europa zunichte machen.

³ Selbst bei diesem Szenario ergäbe sich noch eine gewisse Zunahme bei der Nutzung von Biokraftstoffen und Strom im Vergleich zu heute.

⁴ Eine Darlegung, wie sich der Verkehr bis 2050 entwickeln könnte, falls keine neuen politischen Maßnahmen zur Änderung der Trends (Referenzszenario) ergriffen werden, enthält Anhang 3: „Referenzszenario (2010-2050)“ der Folgenabschätzung des Verkehrsweißbuchs.

17. Die Herausforderung besteht darin, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl aufzuheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken. Im Einklang mit der Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“, die im Rahmen der Strategie „Europa 2020“⁵ eingeleitet wurde, und nach Maßgabe des neuen Energieeffizienzplans 2011⁶ wird es oberstes Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein, zur Schaffung eines Systems beizutragen, das den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa untermauert, die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und hochwertige Mobilitätsdienste bereitstellt und dabei die Ressourcen effizienter nutzt. In der Praxis muss der Verkehr weniger Energie und umweltfreundlichere Energie verbrauchen, eine moderne Infrastruktur besser nutzen und seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt und wichtige Naturgüter wie Wasser, Land und Ökosysteme verringern.
18. Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option.
19. Es müssen sich neue Verkehrsmuster herausbilden, bei denen größere Mengen Fracht und eine größere Zahl von Reisenden durch den effizientesten Verkehrsträger (oder die effizienteste Kombination von Verkehrsträgern) gemeinsam zu ihrem Zielort befördert werden. Der Individualverkehr beschränkt sich vorzugsweise auf die letzten Kilometer der Strecke und erfolgt mit umweltfreundlichen Fahrzeugen. Die Informationstechnik ermöglicht ein einfacheres und verlässlicheres Umsteigen oder Umladen. Die Verkehrsnutzer zahlen die Vollkosten des Verkehrs im Austausch für weniger Staus, mehr Informationen, einen besseren Service und größere Sicherheit. Die weitere Entwicklung muss unter einer Reihe von Aspekten erfolgen:
- Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern; Entwicklung und Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme;
 - Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch die stärkere Nutzung inhärent ressourcenschonenderer Verkehrsträger, wo andere technische Innovationen möglicherweise nicht ausreichen (z. B. im Güterfernverkehr);
 - Effizientere Nutzung des Verkehrs und der Infrastruktur durch Einsatz verbesserter Systeme für Verkehrsmanagement und Information (z. B. IVS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), eine fortgeschrittene Logistik und Marktmaßnahmen wie die umfassende Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnverkehrsmarkts, die Abschaffung von Kabotagebeschränkungen, die Beseitigung von Hindernissen im Kurzstreckenseeverkehr, unverzerrte Preisbildung usw.
20. Es gilt zu handeln ohne zu zögern. Für Planung, Bau und Ausrüstung der Infrastruktur sind viele Jahre zu veranschlagen – und Züge, Flugzeuge und Schiffe haben eine Lebensdauer von Jahrzehnten. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, sind für den Verkehr im Jahr 2050 ausschlaggebend. Wir müssen auf europäischer Ebene handeln, um zu gewährleisten, dass die Transformation des

⁵ KOM(2010) 2020.

⁶ KOM(2011) 109.

Verkehrs zusammen mit unseren Partnern festgelegt und nicht irgendwo sonst in der Welt bestimmt wird.

21. Eine Lösung der oben genannten Probleme setzt voraus, dass bis 2050 sehr schwierige Ziele erreicht werden und bis 2020/30 einige Herausforderungen bestanden werden, damit sichergestellt ist, dass wir uns in die richtige Richtung bewegen. Die Möglichkeiten zur Umgestaltung der Funktionsweise des Verkehrs unterscheiden sich je nach Verkehrssegment, da sich in jedem Segment andere technische Optionen bieten. Im Folgenden werden in der Vision der Kommission daher drei wesentliche Verkehrssegmente betrachtet: der Verkehr über mittlere Entfernungen, der Fernverkehr und der Stadtverkehr. Die Erreichung der Ziele erfordert das Handeln vieler Akteure – EU, Mitgliedstaaten, Regionen und Städte, aber auch der Sektor, die Sozialpartner und die Bürger werden einen Beitrag zu leisten haben.

2.2. *Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten*

22. Für den Verkehr über mittlere Entfernungen sind neue Technologien weniger ausgereift und es stehen weniger Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des Verkehrsträgers zur Verfügung als in der Stadt. Hier können Maßnahmen der EU jedoch die größte unmittelbare Wirkung entfalten (da geringere Beschränkungen wegen der Subsidiarität oder aufgrund internationaler Übereinkünfte gegeben sind). Ressourcenschonendere Fahrzeuge und umweltfreundlichere Kraftstoffe dürften für sich allein genommen die Emissionen nicht in dem erforderlichen Maß verringern und würden das Problem der Überlastung nicht beheben. Sie müssen durch die Konsolidierung eines großen Aufkommens für Transfers an Umsteige-/Umladepunkten über weite Entfernungen begleitet werden. Dies bedeutet eine stärkere Nutzung des Bus-, Eisenbahn- und Flugverkehrs in der Personenbeförderung und multimodale Lösungen im Güterverkehr, bei denen für den Fernverkehr auf das Schiff und die Eisenbahn zurückgegriffen wird.
23. Bessere Wahlmöglichkeiten bei den Verkehrsträgern werden sich aus der stärkeren Integration der modalen Netze ergeben: Flughäfen, Häfen, Fern-, U-Bahn- und Busbahnhöfe sollten besser verknüpft und zu multimodalen Anschlussplattformen für Reisende werden. Systeme für die Online-Information und für elektronische Reservierung und Zahlung, die alle Verkehrsträger einschließen, sollten multimodale Reisen vereinfachen. Entsprechende Fahrgast-/Fluggastrechte müssen die stärkere Nutzung kollektiver Verkehrsträger begleiten.
24. Der Güterverkehr über kurze und mittlere Entfernungen (bis rund 300 km)⁷ wird weiterhin in erheblichem Maße mit LKW erfolgen. Es ist deshalb wichtig, dass neben der Förderung alternativer Verkehrslösungen (Eisenbahn- und Schiffsverkehr) die Effizienz von LKW durch Entwicklung und Einführung neuer Motoren und umweltfreundlicherer Kraftstoffe, Einsatz intelligenter Verkehrssysteme und weitere Maßnahmen zur Stärkung von Marktmechanismen gesteigert wird.

⁷ Mehr als die Hälfte aller Güter (bei gewichtsmäßiger Erfassung) wird im Straßenverkehr über Entfernungen bis 50 km befördert, mehr als drei Viertel über Entfernungen bis 150 km, laut Berechnungen auf der Grundlage von Eurostat-Daten.

25. Bei größeren Entfernungen sind die Optionen für eine Verringerung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs begrenzter, und die Multimodalität des Güterverkehrs muss für die Verlagerer wirtschaftlich attraktiver werden. Es ist eine effiziente Komodalität erforderlich. Die EU braucht besonders ausgestaltete Güterverkehrskorridore, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die die Umwelt so wenig wie möglich beeinträchtigen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind.
26. Die Eisenbahn wird, besonders im Güterverkehr, zuweilen als unattraktiver Verkehrsträger angesehen. Beispiele in einigen Mitgliedstaaten belegen jedoch, dass sie hochwertige Dienstleistungen bieten kann. Die Herausforderung besteht darin, einen strukturellen Wandel herbeizuführen, um es der Eisenbahn zu ermöglichen, wirksam im Wettbewerb zu bestehen und beim Güterverkehr (und auch beim Personenverkehr, siehe unten) über mittlere und große Entfernungen einen wesentlich größeren Anteil zu erzielen. Der Ausbau oder die Modernisierung der Schienennetzkapazität wird erhebliche Investitionen erfordern. Es sollten schrittweise neue Fahrzeuge mit leisen Bremsen und automatischen Kupplungen eingeführt werden.
27. An den Küsten sind mehr und effiziente Zugangspunkte zu den europäischen Märkten erforderlich, die unnötigen Verkehr quer durch Europa vermeiden. Seehäfen kommt eine wichtige Rolle als Logistikzentren zu; sie benötigen effiziente Hinterlandverbindungen. Ihr Ausbau ist für die Bewältigung eines gestiegenen Frachtaufkommens sowohl im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb der EU als auch im Seeverkehr mit der übrigen Welt von grundlegender Bedeutung. Binnenwasserstraßen, deren Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist, müssen eine größere Rolle erhalten, besonders beim Gütertransport in das Hinterland und bei der Verknüpfung der europäischen Meere.
- 2.3. ***Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr***
28. See- und Luftverkehr sind von Natur aus weltweit ausgelegt. Im Luftverkehr muss die Steigerung der Effizienz der Flugzeuge und des Flugverkehrsmanagements angestrebt werden. Sie wird nicht nur zu einer Emissionsminderung führen, sondern auch Wettbewerbsvorteile sichern. Es ist aber darauf zu achten, dass der Flugverkehr in der EU keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt wird, die die Rolle der EU als „globales Luftverkehrsdrehkreuz“ beeinträchtigen könnten. Die Flughafenkapazität muss optimiert und, wo nötig, erhöht werden, um die steigende Flugreisenachfrage nach und von Drittländern sowie ansonsten schlecht angebundenen Regionen Europas zu bewältigen, die bis 2050 dazu führen könnte, dass sich das EU-Luftverkehrsaufkommen mehr als verdoppelt. In anderen Fällen sollte der (Hochgeschwindigkeits-)Eisenbahnverkehr einen Großteil des Aufkommens über mittlere Entfernungen absorbieren. Die EU-Luftverkehrsbranche sollte eine führende Stellung bei der Verwendung emissionsarmer Kraftstoffe erlangen, um das Ziel für 2050 zu erreichen.

29. Im Seeverkehr ist die Notwendigkeit weltweit fairer Wettbewerbsbedingungen im gleichen Maße gegeben⁸. Die EU sollte – in Zusammenarbeit mit der IMO und anderen internationalen Organisationen – die universelle Anwendung und Durchsetzung hoher Standards bei technischer Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen sowie Pirateriebekämpfung anstreben. Die Umweltfreundlichkeit des Schiffsverkehrs kann und muss verbessert werden, sowohl mit Hilfe der Technologie als auch durch bessere Kraftstoffe und Betriebsverfahren: Insgesamt sollten die CO₂-Emissionen der EU im Seeverkehr bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 % (falls möglich um 50 %) verringert werden.

2.4. Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr

30. In Städten lässt sich der Umstieg auf einen umweltfreundlicheren Verkehr wegen der geringeren Anforderungen an die Fahrzeugreichweite und der höheren Bevölkerungsdichte leichter bewerkstelligen. Es stehen mehr Wahlmöglichkeiten beim öffentlichen Personenverkehr zur Verfügung, außerdem ist auch das Zufußgehen und Radfahren eine Option. Die Städte leiden am stärksten unter Überlastung, schlechter Luftqualität und Lärmbelästigung. Auf den Stadtverkehr entfallen rund ein Viertel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und 69 % aller Verkehrsunfälle. Die schrittweise Verringerung der Zahl mit konventionellem Kraftstoff betriebener Fahrzeuge⁹ in Städten ist ein wesentlicher Beitrag zur maßgeblichen Verringerung der Ölabhängigkeit, der Treibhausgasemissionen, der lokalen Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Ergänzt werden muss dies durch den Aufbau einer geeigneten Infrastruktur für das Betanken/Laden der neuen Fahrzeuge.
31. Ein höherer Anteil des öffentlichen Nahverkehrs wird es in Verbindung mit Mindestverpflichtungen ermöglichen, die Dichte und Häufigkeit der Verkehrsdienste zu erhöhen, was wiederum positive Rückwirkungen für den öffentlichen Nahverkehr zur Folge hat. Mit einer entsprechenden Nachfragesteuerung und Flächennutzungsplanung kann das Verkehrsaufkommen verringert werden. Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte als integraler Bestandteil in die Konzeption der städtischen Mobilität und Infrastruktur einfließen.
32. Die Nutzung kleinerer, leichter und stärker spezialisierter Personenkraftfahrzeuge muss gefördert werden. Große Flotten städtischer Busse, Taxis und Lieferfahrzeuge eignen sich besonders für die Einführung alternativer Antriebssysteme und Kraftstoffe. Diese könnten einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Intensität des Stadtverkehrs leisten, der Erprobung neuer Technologien dienen und die Chance für eine frühe Markteinführung bieten. Straßenbenutzungsgebühren und die Beseitigung steuerlicher Fehlanreize können ebenfalls dazu beitragen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die schrittweise Einführung alternativer Antriebe zu fördern.

⁸ Die EU hat eine integrierte Meerespolitik entwickelt, die den Seeverkehr in einen größeren Zusammenhang im Hinblick auf Leitungsstrukturen, Wettbewerbsfähigkeit und regionale Strategien stellt, siehe KOM(2009) 540.

⁹ Mit „konventionellem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge“ bezieht sich auf solche mit Nicht-Hybrid-Verbrennungsmotoren.

33. Die Schnittstelle zwischen dem Güterfernverkehr und dem Verteilerverkehr über die letzten Kilometer sollte effizienter organisiert werden. Ziel ist es, individuelle Lieferfahrten, den „ineffizientesten“ Teil der Beförderung, auf die kürzestmögliche Strecke zu begrenzen. Der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme trägt zu einem Verkehrsmanagement in Echtzeit bei und verringert die Beförderungszeiten und Staus im Verteilerverkehr über die letzten Kilometer. Dieser Verteilerverkehr könnte mit emissionsarmen Stadt-LKW erfolgen. Die Nutzung von Elektro-, Wasserstoff- und Hybrid-Technologien würde nicht nur die Luftschadstoffemissionen, sondern auch die Lärmbelastung verringern, so dass ein größerer Anteil des Güterverkehrs in Stadtgebieten auch nachts abgewickelt werden könnte. Dies würde das Stauproblem zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags entschärfen.

2.5. Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem: Orientierungswerte zur Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %

Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme

- (1) Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050; Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030¹⁰.
- (2) Anteil CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 % bis 2050; ebenfalls bis 2050 Senkung der CO₂-Emissionen von Bunkerölen für die Seeschifffahrt in der EU um 40 % (falls erreichbar 50 %¹¹).

Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger

- (3) 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.
- (4) Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050. Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten. Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.
- (5) Ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-„Kernnetz“ bis 2030, mit einem Netz hoher Qualität und Kapazität bis 2050 und einer entsprechenden Reihe von Informationsdiensten.

¹⁰ Dies würde auch zu einer erheblichen Verringerung anderer schädlicher Emissionen führen.

¹¹ Siehe Mitteilung der Kommission „Ein Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050“, KOM(2011) 112.

- (6) Bis 2050 Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz, vorzugsweise Hochgeschwindigkeitsschienennetz; sicherstellen, dass alle Seehäfen des Kernnetzes ausreichend an das Güterschienenverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen sind.

Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme und marktgestützte Anreize

- (7) Einführung der modernisierten Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur (SESAR¹²) in Europa bis 2020 und Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums. Einführung äquivalenter Managementsysteme für den Land- und Schiffsverkehr (ERTMS¹³, IVS¹⁴, SSN und LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Einführung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (Galileo).
- (8) Bis 2020 Schaffung des Rahmens für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem.
- (9) Bis 2050 Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null. Im Hinblick auf dieses Ziel strebt die EU eine Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020 an. Gewährleisten, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist.
- (10) Umfassendere Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher und größeres Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.

3. DIE STRATEGIE – WAS ZU TUN IST

34. Die Umsetzung der oben dargelegten Vision erfordert einen effizienten Rahmen für Verkehrsnutzer und –betreiber, eine frühe Einführung neuer Technologien und die Entwicklung einer angemessenen Infrastruktur.
- Weiterhin stehen einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und einem wirksamen Wettbewerb in diesem Markt Hindernisse entgegen. Das Ziel für das nächste Jahrzehnt besteht darin, einen tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, in dem alle noch verbleibenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden, wodurch der Prozess der Integration erleichtert und das Entstehen multinationaler und multimodaler Betreiber gefördert wird. Eine wachsame

¹² Im Einklang mit dem europäischen ATM-Masterplan:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Im Einklang mit dem europäischen Plan zur ERTMS-Einführung: siehe Entscheidung der Kommission K(2009) 561.

¹⁴ Im Einklang mit dem Durchführungsplan „EasyWay 2“: siehe Entscheidung der Kommission K(2010) 9675.

¹⁵ Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5.8.2002), geändert durch die Richtlinie 2009/17/EG (ABl. L 131 vom 28.5.2009).

¹⁶ Siehe Richtlinie 2005/44/EG.

Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften bei allen Verkehrsträgern wird die Maßnahmen der Kommission in diesem Bereich ergänzen. Ein höheres Maß an Konvergenz und Durchsetzung von Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften, Mindestservicestandards und Nutzerrechten muss integraler Bestandteil dieser Strategie sein, um Spannungen und Verzerrungen zu vermeiden.

- Innovation ist eine wesentliche Grundlage dieser Strategie¹⁷. Die EU-Forschung muss den gesamten Zyklus von Forschung, Innovation und Einführung auf integrierte Weise angehen durch Konzentration auf die vielversprechendsten Technologien und ein Zusammenbringen aller beteiligten Akteure¹⁸. Innovation kann auch eine Rolle bei der Förderung eines nachhaltigeren Verhaltens spielen.
 - Bei den Anstrengungen zur Verwirklichung eines wettbewerbsfähigeren und nachhaltigeren Verkehrssystems müssen Überlegungen einbezogen werden, welche Merkmale das Netz aufweisen soll, und es müssen angemessene Investitionen vorgesehen werden. Für die EU-Politik zur Verkehrsinfrastruktur sind eine gemeinsame Vision und ausreichende Mittel nötig. Die Kosten des Verkehrs sollten sich unverzerrt in dessen Preis niederschlagen.
35. Die vorgesehenen Initiativen sind in Anhang I aufgelistet. Das Arbeitsdokument der Kommission, das diesem Weißbuch beigelegt ist, enthält detailliertere Angaben.

3.1. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum

36. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum sollte die Personen- und Güterbeförderung erleichtern, die Kosten senken und die Nachhaltigkeit des Verkehrs in Europa steigern. Der **einheitliche europäische Luftraum** muss wie vorgesehen geschaffen werden. Bereits 2011 wird die Kommission den Aspekt der Kapazität und Qualität von Flughäfen aufgreifen. Der Bereich, in dem Engpässe weiterhin am stärksten spürbar sind, ist der Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste, der vorrangig vollendet werden muss, um einen **einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum** zu schaffen. Dies umfasst die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse, die einem Eintritt in nationale Eisenbahnverkehrsmärkte noch immer entgegenstehen. Eine weitere Integration des Straßengüterverkehrsmarkts wird den Güterkraftverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger machen. Im Seeverkehr wird ein „**blauer Gürtel**“ in den Meeren rund um Europa die Formalitäten für Schiffe auf Fahrten zwischen EU-Häfen vereinfachen. Für die Wahrnehmung europäischer Aufgaben im Bereich der Binnenschifffahrt muss ein geeigneter Rahmen geschaffen werden. Der Marktzugang zu Häfen muss weiter verbessert werden.

¹⁷ Siehe die Mitteilung der Kommission „Innovationsunion“, KOM(2010) 546 und die Mitteilung der Kommission „Eine Digitale Agenda für Europa“, KOM(2010) 245/2.

¹⁸ Was saubere und energieeffiziente Fahrzeuge angeht, wird sich die Politik an der Mitteilung KOM(2010) 186 orientieren, in der ein technologieneutraler Ansatz zwischen alternativen Kraftstoffen für Verbrennungsmotoren, elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen dargelegt wird.

37. Die Notwendigkeit der Marktöffnung geht Hand in Hand mit **hochwertigen Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen**, da das Personal eine entscheidende Komponente eines jeden hochwertigen Verkehrssystems bildet. Es ist auch weithin bekannt, dass ein Arbeitskräfte- und Facharbeitermangel künftig zu einem ernstem Problem im Verkehrsbereich werden wird. Es wird daher wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit und die soziale Agenda in Einklang zu bringen und auf einem Sozialdialog aufzubauen, um Arbeitskämpfe zu vermeiden, die in einer Reihe von Sektoren, namentlich im Luftverkehr, hohe wirtschaftliche Einbußen verursacht haben.
38. Die **Gefahrenabwehr im Verkehr** hat für die EU hohe Priorität. Der umfassende Ansatz der EU, die Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr durch politische Maßnahmen, Rechtsvorschriften und Überwachung zu regeln, sollte durch die Zusammenarbeit mit wichtigen internationalen Partnern weiter konsolidiert und gestärkt werden. Bei der Fluggastsicherheit müssen die Kontrollmethoden verbessert werden, um einen hohen Sicherheitsstandard mit minimalen Unannehmlichkeiten zu gewährleisten. Ein Frachtsicherheitskonzept, das auf einer Risikobewertung beruht, sollte für Sendungen mit Ursprung außerhalb der EU in Erwägung gezogen werden. Es muss auch ein europäisches Konzept für die Gefahrenabwehr im Landverkehr in den Bereichen gefunden werden, in denen EU-Maßnahmen einen Zusatznutzen haben.
39. Für die Bürger Europas ist die Schaffung eines Rahmens für die **technische Sicherheit des Verkehrs** von wesentlicher Bedeutung. Es wird eine europäische Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt ausgearbeitet, die auch Anpassungen an neue Technologien sowie selbstverständlich die internationale Zusammenarbeit mit den Hauptpartnern umfasst. Im Seeverkehr müssen Anforderungen an die Sicherheit von Fahrgastschiffen aktiv angegangen werden. Das Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet wird zum Kernbestandteil aller einschlägigen Informationsinstrumente werden, mit denen die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt und die Umwelt vor Verschmutzung durch Schiffe geschützt wird. Es wird somit den Hauptbeitrag zur Schaffung eines gemeinsamen Informationsraums für die Überwachung des maritimen Bereichs der EU¹⁹ leisten und die Errichtung eines gemeinsamen Seeverkehrsraums unterstützen. Für den Eisenbahnverkehr sind die Harmonisierung und Beaufsichtigung der Sicherheitszertifizierung in einem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum von grundlegender Bedeutung. In diesen drei Verkehrssektoren kommt den europäischen Agenturen für Luftfahrt, Seeverkehr und Eisenbahn, die im letzten Jahrzehnt eingerichtet wurden, eine unersetzliche Rolle zu.
40. Auch wenn die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der EU im letzten Jahrzehnt fast halbiert werden konnte, so verloren 2009 doch noch 34 500 Menschen ihr Leben bei Straßenverkehrsunfällen in der EU. Initiativen in den Bereichen Technologie, Durchsetzung und Verkehrserziehung sowie besondere Aufmerksamkeit für gefährdete Verkehrsteilnehmer werden ausschlaggebend sein, um die Zahl der Unfallopfer weiter zu verringern.

¹⁹ KOM(2009) 538 und KOM(2010) 584.

41. **Qualität, Zugänglichkeit und Zuverlässigkeit von Verkehrsdiensten** werden in den kommenden Jahren zunehmend wichtiger werden, unter anderem aufgrund des Alterns der Bevölkerung und der Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Kurze Fahrplankontakte, Bequemlichkeit, leichter Zugang, Zuverlässigkeit und Verknüpfung der Verkehrsträger sind Hauptmerkmale der Servicequalität. Die Verfügbarkeit von Informationen zu Fahrzeiten und Ausweichmöglichkeiten sind ebenso von Belang, um sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine nahtlose Mobilität von Tür zu Tür zu gewährleisten.
42. Die EU hat bereits umfassende Passagierrechte festgelegt, die noch weiter konsolidiert werden. Nach der Aschewolkenkrise und den Problemen aufgrund extremer Schlechtwetterlagen im Jahr 2010 hat sich gezeigt, dass möglicherweise Pläne zur Aufrechterhaltung der Mobilität nötig sind, damit Menschen und Güter auch in Krisensituationen mobil bleiben. Diese Ereignisse haben auch die Notwendigkeit einer größeren Robustheit des Verkehrssystems durch die Entwicklung von Szenarien und Katastrophenplänen deutlich gemacht.

3.2. *Innovationen für die Zukunft – Technologie und Verhalten*

Eine europäische Forschungs-, Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehr

43. Ein „Herauswachsen“ aus der Abhängigkeit vom Öl wird nicht möglich sein, wenn man sich auf nur eine einzige technische Lösung verlässt. Erforderlich ist vielmehr ein neues Mobilitätskonzept, das durch eine Bündelung neuer Technologien wie auch durch ein nachhaltigeres Verhalten gestützt wird.
44. Technologische Innovation kann zu einem schnelleren und kostengünstigeren Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren europäischen Verkehrssystem beitragen, indem sie auf drei Hauptfaktoren einwirkt: Fahrzeugeffizienz durch neue Motoren, neue Werkstoffe und neue Konstruktionsweisen; Verwendung von umweltschonender Energie durch neue Kraftstoffe und Antriebssysteme; bessere Nutzung von Netzen und sichererer Betrieb durch Informations- und Kommunikationssysteme. Die Synergien mit anderen Nachhaltigkeitszielen wie die Verringerung der Ölabhängigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sowie Vorteile für die Gesundheit, insbesondere bessere Luft in den Städten, sind gute Gründe dafür, dass die EU ihre Anstrengungen zur beschleunigten Entwicklung und frühzeitigen Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge verstärkt.
45. Die Forschungs- und Innovationspolitik im Verkehrsbereich sollte auf kohärente Weise zunehmend die Entwicklung und Einführung der Schlüsseltechnologien unterstützen, die für den Ausbau des EU-Verkehrssystems zu einem modernen, effizienten und benutzerfreundlichen System erforderlich sind. Um größere Wirkung zu zeigen, muss die Technologieforschung durch einen Systemansatz ergänzt werden, bei dem Infrastruktur- und Regulierungsanforderungen, die Koordinierung zahlreicher Akteure und große Demonstrationsvorhaben zur Förderung der Markteinführung Berücksichtigung finden. Die Kommission wird in engem Zusammenwirken mit dem Strategischen Energietechnologie-Plan (SET-Plan) eine Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehrsbereich ausarbeiten und geeignete Führungs- und Finanzierungsinstrumente ermitteln, um eine rasche Umsetzung von Forschungsergebnissen zu gewährleisten.

46. Dies wird auch für die Einführung intelligenter Mobilitätssysteme gelten, die im Rahmen EU-finanzierter Forschungsarbeiten entwickelt werden, wie das künftige Flugverkehrsmanagementsystem (SESAR), das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und Eisenbahnverkehrsinformationssysteme, Systeme für die Überwachung des Schiffsverkehrs (SafeSeaNet), Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS), intelligente Verkehrssysteme (IVS) und interoperable, miteinander verknüpfte Lösungen für die nächste Generation multimodaler Verkehrsmanagement und Informationssysteme (unter anderem für Bezahlvorgänge). Nötig ist in diesem Zusammenhang auch ein Investitionsplan für neue Navigations-, Verkehrsüberwachungs- und Kommunikationsdienste. Von gleicher Bedeutung sind Forschung und Innovation im Bereich der Fahrzeugantriebstechnik und alternativen Kraftstoffe (Initiative für umweltfreundliche Fahrzeuge, Clean Sky).
47. Innovation und Einführung müssen durch rechtliche Rahmenbedingungen gestützt werden. Der Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten muss parallel zur breiteren Nutzung informationstechnischer Werkzeuge weiterentwickelt werden. Normungs- und Interoperabilitätsanforderungen, auch auf internationaler Ebene, werden technische Insellösungen vermeiden helfen und die europäischen Unternehmen in die Lage versetzen, umfassend vom gesamten europäischen Verkehrsmarkt zu profitieren und weltweite Marktchancen wahrzunehmen.

Innovative Mobilitätsmuster

48. Neue Mobilitätskonzepte lassen sich nicht aufzwingen. Zur Förderung eines nachhaltigeren Verhaltens muss eine bessere Mobilitätsplanung aktiv bestärkt werden. Informationen zu allen Verkehrsträgern, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, zu Möglichkeiten ihrer kombinierten Nutzung und zu ihren Umweltauswirkungen müssen allgemein verfügbar sein. Eine intelligente, Verkehrsträger übergreifende Ausstellung von Beförderungsdokumenten, für die einheitliche EU-Standards unter Einhaltung der EU-Wettbewerbsregeln gelten, ist grundlegend wichtig. Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für die Güterbeförderung, wo Bedarf besteht für eine bessere elektronische Routenplanung unter Nutzung mehrerer Verkehrsträger, ein angepasstes rechtliches Umfeld (intermodale Frachtdokumente, Versicherung, Haftung) und die Bereitstellung von Informationen in Echtzeit auch für kleinere Sendungen. Die Informations- und Kommunikationstechnik verfügt auch über das Potenzial, einen bestimmten Zugangsbedarf ohne zusätzliche Mobilität zu erfüllen.
49. Im städtischen Kontext bedarf es einer kombinierten Strategie, die Flächennutzungsplanung, Entgeltregelungen, effiziente öffentliche Verkehrsdienste sowie Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr und das Betanken/Laden umweltfreundlicher Fahrzeuge einbezieht, um Staus und Emissionen zu verringern. Städte über einer bestimmten Größe sollten angehalten werden, Stadtmobilitätspläne auszuarbeiten, in die alle diese Elemente einfließen. Stadtmobilitätspläne sollten mit integrierten Stadtentwicklungsplänen in völligem Einklang stehen. Es ist ein EU-weiter Rahmen erforderlich, um die Interoperabilität von Entgeltregelungen für die Benutzung städtischer Straßen und Fernstraßen zu gewährleisten.

3.3. *Moderne Infrastruktur, intelligente Bepreisung und Finanzierung*

Ein europäisches Mobilitätsnetz

50. Europa braucht ein „Kernnetz“ von Korridoren, die große, konsolidierte Volumina im Güter- und Personenverkehr mit hoher Effizienz und niedrigen Emissionen aufnehmen können dank einer extensiven Nutzung effizienterer Verkehrsträger in multimodaler Kombination und einer breiten Anwendung fortgeschrittener Technologien sowie einer Versorgungsinfrastruktur für umweltfreundliche Kraftstoffe.
51. Trotz der EU-Erweiterung bestehen große Diskrepanzen bei der Verkehrsinfrastruktur zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der EU fort und müssen angegangen werden. Der europäische Kontinent muss auch hinsichtlich seiner Infrastruktur vereinigt werden.
52. Innerhalb dieses Kernnetzes sollten informationstechnische Instrumente umfassend eingesetzt werden, um Verwaltungsverfahren zu vereinfachen, die Nachverfolgbarkeit von Frachtsendungen zu ermöglichen und Fahrpläne und Verkehrsflüsse zu optimieren (e-Freight). Die Einführung dieser Instrumente sollte gefördert werden, indem ihr Einsatz bei TEN-V-Infrastrukturen sowie eine schrittweise Integration von verkehrsträgerspezifischen Systemen vorgeschrieben wird.
53. Das Kernnetz muss effiziente multimodale Verbindungen zwischen den EU-Hauptstädten und anderen wichtigen Städten, Häfen, Flughäfen und Grenzorten, ebenso wie anderen wichtigen Wirtschaftszentren, gewährleisten. Es sollte sich auf die Schließung noch vorhandener Lücken – hauptsächlich grenzübergreifende Abschnitte und Engpässe/Umgehungen –, auf den Ausbau vorhandener Infrastruktur und die Entwicklung multimodaler Umschlagseinrichtungen in See- und Binnenhäfen sowie auf Konsolidierungszentren für die Stadtlogistik konzentrieren. Bessere Eisenbahn/Flughafen-Anbindungen müssen für den Fernverkehr geschaffen werden. Die Seeverkehrsdimension des Kernnetzes sind die „Meeresautobahnen“.
54. Die Auswahl von Vorhaben, die für eine EU-Finanzierung in Frage kommen, muss dieser Vision entsprechen und größeres Gewicht auf den europäischen Mehrwert legen. Kofinanzierte Projekte sollten ebenso dem Bedarf an Infrastruktur Rechnung tragen, die die Umweltauswirkungen minimiert, gegen mögliche Auswirkungen des Klimawandels resistent ist und den Nutzern mehr Sicherheit bietet.
55. Ein gut funktionierendes Verkehrsnetz erfordert erhebliche Mittel. Die Kosten für den verkehrsbedarfsgerechten Ausbau der EU-Infrastruktur wurden für den Zeitraum 2010 bis 2030 mit über 1 500 Mrd. EUR veranschlagt. Die Vollendung des TEN-V-Netzes erfordert bis 2020 rund 550 Mrd. EUR, wovon rund 215 Mrd. EUR für die Beseitigung der Hauptengpässe benötigt werden. Nicht darin eingeschlossen sind Investitionen in Fahrzeuge, Ausrüstungen und Infrastruktur für Zahlungsvorgänge, wofür weitere rund 1000 Mrd. EUR zur Erreichung der Emissionsverringerungsziele für das Verkehrssystem erforderlich sein können.
56. Es bedarf einer diversifizierten Finanzierung sowohl aus öffentlichen als auch privaten Quellen. Eine bessere Koordinierung der Kohäsions- und Strukturfonds

mit den Zielen der Verkehrspolitik ist nötig, und die Mitgliedstaaten müssen gewährleisten, dass eine ausreichende nationale Finanzierung in ihrer Haushaltsplanung vorgesehen ist, ebenso wie ausreichende Kapazitäten zur Projektplanung und –durchführung. Weitere Finanzierungsquellen, die in Betracht zu ziehen sind, betreffen unter anderem Regelungen zur Internalisierung externer Kosten und Entgelte für die Infrastrukturnutzung²⁰, die zusätzliche Einnahmeströme generieren und auf diese Weise Infrastrukturinvestitionen für private Kapitalgeber attraktiver machen könnten.

57. Um das Potenzial einer privaten Finanzierung nutzen zu können, müssen auch ein besserer Regulierungsrahmen und innovative Finanzinstrumente geschaffen werden. Die Bewertung und Genehmigung von Projekten muss auf effiziente und transparente Weise erfolgen, bei der Zeitaufwand, Kosten und Unsicherheit begrenzt bleiben. Neue Finanzierungsinstrumente, z. B. die Initiative für projektbezogene EU-Anleihen²¹, kann die Finanzierung öffentlich-privater Partnerschaften in einem größeren Maßstab unterstützen.

Richtige Preissetzung und Vermeidung von Verzerrungen

58. Preissignale spielen bei vielen Entscheidungen, die lang anhaltende Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, eine ausschlaggebende Rolle. Verkehrsbezogene Entgelte und Steuern müssen umgestaltet werden und mehr dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer angenähert werden. Sie sollten die Rolle des Verkehrs bei der Förderung der europäischen Ziele für Wettbewerbsfähigkeit und Zusammenhalt stützen, während die Gesamtbelastung des Sektors die Gesamtkosten des Verkehrs einschließlich der Infrastrukturkosten und externen Kosten widerspiegeln sollte. Umfassendere sozioökonomische Vorteile und positiver externe Effekte rechtfertigen ein gewisses Maß an öffentlicher Finanzierung, aber in Zukunft ist davon auszugehen, dass die Verkehrsnutzer für einen höheren Teil der Kosten aufkommen als bisher. Wichtig ist, dass die Nutzer, Betreiber und Investoren korrekte und konsistente monetäre Anreize erhalten.
59. Die Internalisierung externer Effekte, die Beseitigung steuerlicher Verzerrungen und ungerechtfertigter Subventionen und ein freier und unverfälschter Wettbewerb sind daher Teil der Anstrengungen, Marktoptionen mit Nachhaltigkeitsanforderungen in Einklang zu bringen (und die wirtschaftlichen Kosten der Nichtnachhaltigkeit anzulasten). Sie sind auch notwendig, um gleiche Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern zu schaffen, die unmittelbar miteinander konkurrieren.
60. Bezüglich Treibhausgasemissionen werden hauptsächlich zwei marktgestützte Instrumente eingesetzt: Energiebesteuerung und Systeme für den Handel mit Emissionsrechten. Die Besteuerung betrifft derzeit Kraftstoffe im Landverkehr, während Emissionshandelssysteme für die Stromnutzung und, ab 2012, für die Luftfahrt gelten. Die Überarbeitung der Richtlinie zur Energiebesteuerung wird

²⁰ In ihrer Mitteilung zu der Strategie zur Internalisierung externer Kosten (SEK(2008) 2207), die KOM(2008) 435 beigefügt ist, hat die Kommission eine einheitliche Methodik zur Anlastung aller externen Kosten in allen Verkehrssektoren dargelegt.

²¹ KOM(2010) 700.

eine Möglichkeit bieten, eine größere Kohärenz zwischen den beiden Instrumenten sicherzustellen. Gleichzeitig drängt die EU auf eine Entscheidung in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über ein globales Instrument, das auf den Seeverkehr anzuwenden ist, wo die Kosten des Klimawandels derzeit nicht internalisiert sind²².

61. Die Kosten lokaler externer Effekte, wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Staus, könnten durch Entgelte für die Infrastrukturnutzung internalisiert werden. Der vor kurzem von der Kommission vorgelegte Vorschlag zur Änderung der so genannten „Eurovignetten-Richtlinie“ stellt einen ersten Schritt hin zu einer stärkeren Internalisierung der durch LKW verursachten Kosten dar, doch werden sich die jeweiligen nationalen Regelungen für Straßenbenutzungsentgelte weiterhin unterscheiden. Mit weiteren Maßnahmen wird die schrittweise Einführung eines verbindlichen harmonisierten Internalisierungssystem für Nutzfahrzeuge im gesamten Fernstraßennetz geprüft, mit dem die jetzige Situation beendet werden soll, dass internationale Spediteure die Eurovignette, fünf nationale Vignetten und acht verschiedene Mautsender und Mautverträge haben müssen, um die europäischen Mautstraßen ungehindert befahren zu können.
62. Bei PKW werden Straßenbenutzungsgebühren immer mehr als Alternative zur Generierung von Erträgen und zur Beeinflussung des Verkehrs- und Reiseverhaltens angesehen. Die Kommission wird Leitlinien für die Anwendung von Internalisierungsentgelten auf alle Fahrzeuge und für alle wesentlichen externen Effekte ausarbeiten. Langfristig ist das Ziel, Nutzerentgelte für alle Fahrzeuge und das gesamte Netz zu erheben, um mindestens die Instandhaltungskosten der Infrastruktur, Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten.
63. Gleichzeitig wird die Kommission vor 2020 einen gemeinsamen Ansatz für die Internalisierung der Kosten der Lärmbelastung und lokalen Luftverschmutzung im gesamten Eisenbahnnetz ausarbeiten.
64. Viele Verkehrsbereiche erhalten bei der Besteuerung eine Vorzugsbehandlung im Vergleich zur übrigen Wirtschaft: steuerliche Behandlung von Firmenwagen, Freistellung des internationalen See- und Luftverkehrs von Mehrwertsteuern und Energiesteuern usw. Im Allgemeinen geben diese Regelungen Anreize, die mit Anstrengungen zur Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems und zur Verringerung seiner externen Kosten im Widerspruch stehen. Die Kommission wird Vorschläge prüfen, eine größere Konsistenz zwischen den verschiedenen Bestandteilen der Verkehrsbesteuerung zu erreichen und die schnelle Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge zu fördern.

3.4. Die externe Dimension

65. Verkehr findet ganz wesentlich in internationalem Rahmen statt. Daher sind die meisten Maßnahmen dieses Fahrplans mit Herausforderungen verknüpft, die mit der Entwicklung des Verkehrs jenseits der EU-Grenzen im Zusammenhang stehen. Die Öffnung von Drittlandsmärkten für Verkehrsdienste, Produkte und Investitionen hat weiterhin hohe Priorität. Der Verkehr ist daher Bestandteil aller

²² Siehe auch Richtlinie 2009/29/EG, Erwägungsgrund 3.

unserer Verhandlungen über Handelsfragen (in der WTO und in regionalem und bilateralem Rahmen). Es werden flexible Strategien verfolgt, um die Rolle der EU als standardsetzende Instanz im Verkehrsbereich zu sichern.

66. Dazu wird sich die Kommission auf die folgenden Aktionsbereiche konzentrieren:
- Ausdehnung der Binnenmarktregeln durch Mitarbeit in internationalen Organisationen (ICAO; IMO, OTI, OJSD, UNECE, internationale Flussschiffahrtskommissionen usw.), Erlangung der vollen EU-Mitgliedschaft, wo relevant. Förderung europäischer Standards bezüglich technischer Sicherheit, Gefahrenabwehr, Schutz der Privatsphäre und Umweltschutz weltweit durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit. Intensivierung des Verkehrsdialogs mit den Hauptpartnern.
 - Ausdehnung unserer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik auf unsere unmittelbaren Nachbarn, unter anderem bei der Ausarbeitung von Mobilitätskontinuitätsplänen und zur Erreichung einer engeren Marktintegration²³. Ein Kooperationsrahmen ähnlich wie der Verkehrsvertrag für den westlichen Balkan könnte genutzt werden, um die EU-Regeln auf andere Nachbarländer auszudehnen. Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums mit 58 Ländern und 1 Mrd. Einwohnern.²⁴ Zusammenarbeit mit den Mittelmeer-Partnern bei der Umsetzung einer Seeverkehrsstrategie für das Mittelmeer, um die technische Sicherheit, Gefahrenabwehr und Überwachung zu verbessern²⁵. Förderung der weltweiten Einführung von SESAR-, ERTMS- und ITS-Technologie und Schaffung von Forschungs- und Innovationspartnerschaften auch auf internationaler Ebene.
 - Förderung unseres Ansatzes weltweit: Öffnung der Verkehrsmärkte für freien und unverfälschten Wettbewerb und umweltgerechte nachhaltige Lösungen. Fortsetzung der Bemühungen um größeren Marktzugang im Verkehrsbereich bei allen einschlägigen internationalen Verhandlungen.

4. FAZIT

67. Eine Umgestaltung des europäischen Verkehrssystems wird nur durch die Kombination vielfältiger Initiativen auf allen Ebenen möglich sein. Die verschiedenen in diesem Fahrplan dargelegten Aktionen und Maßnahmen werden weiter ausgearbeitet. Die Kommission wird im nächsten Jahrzehnt entsprechende Legislativvorschläge ausarbeiten, wobei Schlüsselinitiativen noch während des derzeitigen Mandats vorgeschlagen werden. Jedem Vorschlag wird eine gründliche Folgenabschätzung vorangehen, bei der der EU-Mehrwert und Subsidiaritätsaspekte geprüft werden. Die Kommission wird sicherstellen, dass ihre Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrs verbessern und gleichzeitig eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs um mindestens 60 %

²³ Siehe auch die Mitteilung der Kommission zur „Partnerschaft Europäische Union – Afrika“, KOM(2009) 301.

²⁴ Dies umfasst den Euro-Mittelmeer-Luftverkehrsraum (siehe die Mitteilung der Kommission „Eine Partnerschaft mit dem südlichen Mittelmeerraum für Demokratie und gemeinsamen Wohlstand“, KOM(2011) 200), aber auch andere Nachbarschaftsländer.

²⁵ Siehe KOM(2011) 200.

erreicht wird, die bis 2050 erforderlich ist. Dabei wird sie sich an den zehn Zielen orientieren, die als Orientierungswerte anzusehen sind.

68. Die Kommission ersucht das Europäische Parlament und den Rat, sich für diesen *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem* und die beigefügte Liste der Initiativen auszusprechen.

Anhang I: Liste der Initiativen

1. EFFIZIENTES UND INTEGRIERTES MOBILITÄTSSYSTEM

1.1. Einheitlicher europäischer Verkehrsraum

1. Ein wirklicher Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste

- Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb, u. a. durch obligatorische Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen von Ausschreibungen.
- Schaffung einer einheitlichen Genehmigung von Fahrzeugtypen und einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen durch Stärkung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA).
- Entwicklung eines integrierten, auch die Weegeentgelte einschließenden Konzepts für die Verwaltung von Güterverkehrskorridoren.
- Gewährleistung eines effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur einschließlich schienenverkehrsbezogener Leistungen, insbesondere durch strukturelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Dienstleistungserbringung²⁶.

2. Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums

- Verwirklichung eines wirklich nahtlosen einheitlichen europäischen Luftraums und Einführung des künftigen Flugverkehrsmanagementsystems (SESAR) innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens.
- Schaffung der geeigneten rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum, Konsolidierung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Eurocontrol.

3. Kapazität und Qualität der Flughäfen

- Änderung der Zeitnischenverordnung zur Förderung einer effizienteren Nutzung der Flughafenkapazität.
- Präzisierung und Verbesserung der Bedingungen für den Zugang und die Erbringung hochwertiger Dienstleistungen, einschließlich Bodenabfertigungsdiensten; Sicherstellung, dass alle Akteure innerhalb eines Flughafensystems Mindestqualitätsanforderungen erfüllen.

²⁶ Die bevorzugten Optionen für die Entbündelung sollten die Entfaltung des Wettbewerbs, fortgesetzte Investitionen und Kosteneffizienz bei der Dienstleistungserbringung gewährleisten.

- Flughafenkapazität – Entwicklung eines Konzepts zur Bewältigung künftiger Kapazitätsprobleme, auch durch stärkere Integration mit dem Schienennetz.

4. „Blauer Gürtel“ im Seeverkehr und Marktzugang in den Häfen

Der Europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen sollte zu einem „Blauen Gürtel“ für ungehinderten Seeverkehr in und um Europa fortentwickelt und das Potenzial des Schiffsverkehrs voll ausgeschöpft werden.

- Integrierte Nutzung von Überwachungsinstrumenten durch die zuständigen Behörden, Gewährleistung der uneingeschränkten Interoperabilität der IKT-Systeme im wassergebundenen Verkehr, Überwachung von Schiffen und Fracht (Blauer Gürtel) sowie Schaffung geeigneter Hafeneinrichtungen („*Blue Lanes*“).
- Schaffung einer Grundlage für die Erteilung von Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht in EU-Häfen.
- Überprüfung der Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen.
- Verstärkung der Transparenz bei der Finanzierung von Häfen, klarere Offenlegung der Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.

5. Geeignete Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt

- Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zur Optimierung des Binnenmarktes im Binnenschiffsverkehr und Beseitigung von Hindernissen, die seiner verstärkten Nutzung im Wege stehen. Prüfung und Definition der notwendigen Aufgaben und entsprechender Durchführungsinstrumente, auch in einem breiter gefassten europäischen Kontext.

6. Güterkraftverkehr

- Überprüfung der Marktsituation im Güterkraftverkehr und des Maßes an Übereinstimmung u. a. bei Straßenbenutzungsentgelten, Sozial- und Sicherheitsvorschriften sowie bei der Umsetzung und Durchsetzung von Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten mit dem Ziel einer weiteren Marktöffnung im Kraftverkehr. Insbesondere sollte die Beseitigung noch vorhandener Einschränkungen für die Kabotage fortgesetzt werden.
- Überprüfung der Vorschriften zum Fahrtschreiber mit dem Ziel, diese kostengünstiger zu machen, Zugang zum EU-Register der Kraftverkehrsunternehmen für Polizei und Vollzugsbeamte bei Straßenkontrollen; Harmonisierung der Sanktionen bei Verstößen gegen EU-Vorschriften für den gewerblichen Kraftverkehr; Harmonisierung der Schulung von Vollzugsbeamten.
- Anpassung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen an neue Gegebenheiten, Technologien und Anforderungen (z. B. Gewicht von Batterien, verbesserte Aerodynamik), so dass der intermodale Verkehr gefördert und zu weniger Gesamtenergieverbrauch und Emissionen beigetragen wird.

7. Multimodaler Güterverkehr: e-Freight

Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Verfolgung von Gütern in Echtzeit, Gewährleistung der Haftung im intermodalen Verkehr und Förderung eines umweltverträglichen Güterverkehrs.

- Praktische Anwendung der Konzepte „einzige Anlaufstelle“ und „Verwaltung aus einer Hand“ durch Erstellung und Einführung eines einheitlichen Beförderungsdokuments in elektronischer Form (elektronischer Frachtbrief) sowie Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Einführung von Verfolgungs- und Ortungstechnologien, RFID usw.
- Förderung des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des intermodalen Verkehrs durch entsprechende Haftungsregelungen.

1.2. Förderung hochwertiger Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen

8. Sozialregelungen für Berufskraftfahrer

- Förderung und Unterstützung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern im Hinblick auf eine Vereinbarung über Sozialregelungen für Berufskraftfahrer, in dem auch das Problem der Scheinselbständigkeit angegangen wird.

9. Sozialagenda für den Seeverkehr

- Umsetzung der in der Sozialagenda für den Seeverkehr aufgeführten Maßnahmen zur Weiterverfolgung der strategischen Ziele und Empfehlungen der Kommission für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018.
- Wirksamere Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in den Flaggenstaaten, Hafenstaaten und Herkunftsländern der Beschäftigten.
- Einbeziehung aller oder eines Teils der derzeit ausgenommenen Seeleute in den Geltungsbereich mehrerer arbeitsrechtlicher EU-Richtlinien oder Gewährleistung eines gleichwertigen Schutzniveaus mit anderen Mitteln.
- Aktualisierung der Richtlinie über die Ausbildung von Seeleuten (2008/106/EG) nach Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO). Schaffung gegenseitig anerkannter Rahmenbestimmungen für die Ausbildung von Hafenarbeitern in den verschiedenen im Hafen vorhandenen Bereichen.

10. Sozial verantwortlicher Luftverkehrssektor

- Schaffung eines Mechanismus zur Analyse der Auswirkungen rechtlicher Entwicklungen auf die Beschäftigungsbedingungen im Luftverkehrssektor.
- Festlegung europaweit geltender Mindestdienste- und Mindestqualitätsstandards für die Beschäftigten in der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs (einschließlich Flugverkehrsmanagement und Bodenabfertigung). Ermutigung der europäischen

Sozialpartner, auf die Vermeidung von Konflikten und Störungen der Mindestdienste in der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs hinzuwirken.

11. Evaluierung des verkehrsträgerübergreifenden EU-Konzepts für Beschäftigung und Arbeitsbedingungen

- Bewertung des sozialen Dialogs auf Branchenebene in den verschiedenen Bereichen des Verkehrssektors, um den sozialen Dialog zu verbessern und wirksamer zu gestalten.
- Einbeziehung der Arbeitnehmer, insbesondere durch Europäische Betriebsräte in international tätigen Unternehmen des Sektors.
- Erfassung der Arbeitsqualität bei allen Verkehrsträgern, u. a. bezüglich Ausbildung, Bescheinigungen, Arbeitsbedingungen und Aufstiegsmöglichkeiten, im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, Entwicklung der notwendigen Fähigkeiten und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen in der EU.

1.3. Sicherer Verkehr

12. Gefahrenabwehr im Frachtverkehr

- Durchführung des Aktionsplans zur Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht, Ausarbeitung, soweit erforderlich, neuer Vorschriften für die Durchsuchung von Luftfracht sowie verstärkte Sicherung von Fracht in Häfen.
- Vollendung eines Systems für EU-weit einmalige Sicherheitskontrollen für Luftfracht.

13. Hohes Sicherheitsniveau für Fluggäste bei möglichst geringer Belästigung

Förderung verbesserter Durchsuchungsmethoden unter vollständiger Wahrung der Grundrechte. Diese Methoden sollten die Entwicklung einer „Kontrollstelle der Zukunft“ unterstützen, z. B. Sicherheitskorridore, die es ermöglichen, eine große Zahl von Fluggästen bei möglichst geringer Belästigung und Verletzung der Privatsphäre zu kontrollieren. Auch Sicherheitsmaßnahmen in anderen gefährdeten Bereichen, z. B. wichtigen Verkehrsknotenpunkten, sollten durch diese Methoden unterstützt werden.

- Förderung (auch finanziell) der Entwicklung effektiverer und datenschutzgerechterer Technologien (Scanner, Detektoren für neuartige Sprengstoffe, intelligente Chips usw.) sowie datenschutzgerechterer Lösungen in bestehenden Technologien.
- Festlegung gemeinsamer Detektions-Leistungsstandards und Zertifizierungsverfahren für Detektionsgeräte.

14. Gefahrenabwehr im Landverkehr

- Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit des Landverkehrs; als erster Schritt Einrichtung einer entsprechenden ständigen Sachverständigengruppe und Umsetzung weiterer Maßnahmen in Bereichen, wo EU-Aktionen zusätzlichen Nutzen bringen. Ein Schwerpunkt wird auf die Sicherheit in den Städten gelegt.

15. Durchgängige Gefahrenabwehr

- Erhöhung des Sicherheitsniveaus entlang der Lieferkette ohne Behinderung des freien Handelsverkehrs; Erwägung von Zeugnissen für „durchgängige Sicherheit“ unter Berücksichtigung bestehender Regelungen.
- Gemeinsame Beurteilung der Sicherheitslage für alle Verkehrsträger.
- Berücksichtigung potenzieller Folgen von Terror- und kriminellen Anschlägen bei der Ausarbeitung von Plänen zur Aufrechterhaltung der Mobilität (siehe Maßnahme 23).
- Internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Terrorismus und anderen kriminellen Handlungen wie Piraterie. Die Außendimension (siehe Maßnahme 40) ist von entscheidender Bedeutung.

1.4. Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit zur Rettung Tausender von Menschenleben

16. Ziel einer „Vision Null“ für die Straßenverkehrssicherheit

- Harmonisierung und Anwendung von Technologie für die Straßenverkehrssicherheit – u. a. Systeme zur Fahrerunterstützung, (intelligente) Geschwindigkeitsbegrenzer, Gurtwarner, eCall, kooperative Systeme und Fahrzeug-Infrastruktur-Schnittstellen – sowie von verbesserten Zulassungsprüfungen, auch für alternative Antriebsarten.
- Entwicklung einer umfassenden Strategie für Maßnahmen zu Verkehrsunfällen und Rettungsdiensten, einschließlich einheitlicher Definitionen und Einstufungen von Verletzungen und Todesfällen im Hinblick auf eine Zielvorgabe für die Senkung der Zahl der Unfallopfer.
- Schwerpunkt auf Ausbildung und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer; Förderung der Nutzung von Sicherheitsausrüstungen (Sicherheitsgurte, Schutzkleidung, Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen).
- Besonderes Augenmerk gilt gefährdeten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Rad- und Motorradfahrern, u. a. durch sicherere Infrastruktur und Fahrzeugtechnik.

17. Europäische Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Das Sicherheitsniveau in der europäischen Zivilluftfahrt ist hoch, wenn auch nicht das höchste weltweit. Wir sollten danach streben, zur sichersten Luftfahrtregion zu werden. Dazu werden wir, aufbauend auf der Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), eine umfassende europäische Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt entwickeln, die folgende Aspekte umfasst:

- Verbesserung der Erfassung, der Qualität sowie des Austauschs und der Analyse von Daten durch eine Überprüfung der Rechtsvorschriften über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.
- Anpassung der gesetzlichen Sicherheitsanforderungen an die Entwicklung neuer Technologien (SESAR).

- Kohärente Umsetzung der EU-Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in allen Bereichen des Luftverkehrs.
- Förderung der Transparenz und Austausch von Sicherheitsinformationen mit ICAO und anderen internationalen Luftverkehrspartnern, insbesondere im Rahmen der Initiative für den globalen Austausch von Sicherheitsinformationen (*Global Safety Information Exchange*). Zusammenarbeit mit Nicht-EU-Staaten, vor allem den Vereinigten Staaten, in Sicherheitsangelegenheiten im Hinblick auf die Angleichung von Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennungen und technische Unterstützung.
- Entwicklung eines Sicherheitsmanagements auf EU-Ebene, das sicherheitsbezogene Leistungsziele und entsprechende Messungen umfasst, um die Risiken zu bestimmen und das Sicherheitsniveau ständig zu verbessern.

18. Sicherheit im Seeverkehr

- Modernisierung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA).
- Fortentwicklung des Seeverkehrsüberwachungsnetzes SafeSeaNet zum Kernsystem für alle einschlägigen Informationsinstrumente im Seeverkehr, die notwendig sind, um die Sicherheit und die Gefahrenabwehr sowie den Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch Schiffe zu unterstützen.
- Bewertung der Realisierbarkeit eines EU-Registers und einer EU-Flagge für den See- und den Binnenschiffsverkehr. Im Wesentlichen wäre die EU-Kennzeichnung ein Qualitätslabel für sichere, umweltfreundliche und von hochqualifiziertem Personal bemannte Schiffe.
- Bewertung der Realisierbarkeit einer Aufgabenteilung zwischen den Küstenwachen in der EU, insbesondere zur Gewährleistung von Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz im Seeverkehr.

19. Eisenbahnsicherheit

- Schrittweise Realisierung eines sektorweiten Konzepts für Sicherheitsbescheinigungen im Schienenverkehr, aufbauend auf bestehenden Konzepten für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sowie Prüfung der Verwendung eines europäischen Standards.
- Stärkung der Rolle der ERA im Bereich der Eisenbahnsicherheit, insbesondere bei der Überwachung der von den nationalen Sicherheitsbehörden getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und deren allmählicher Angleichung.
- Verbesserung des Verfahrens für die Zulassung und Instandhaltung sicherheitskritischer Bauteile von Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur.

20. Beförderung gefährlicher Güter

- Vereinheitlichung der Vorschriften für die intermodale Beförderung gefährlicher Güter, um die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger zu gewährleisten.

1.5. Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistung

21. Passagierrechte

- Einheitliche Auslegung der EU-Vorschriften über Passagierrechte und ihre einheitliche und wirksame Durchsetzung, um gleiche Ausgangsbedingungen für die Wirtschaft und einen europäischen Schutzstandard für die Bürger zu gewährleisten.
- Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für Passagierrechte für alle Verkehrsträger (Charta grundlegender Rechte), insbesondere das Recht auf Information, sowie weitere Präzisierung der bestehenden Rechte. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte der Erlass einer einzigen EU-Rahmenverordnung erwogen werden, die die Passagierrechte für alle Verkehrsträger regelt (EU-Kodex).
- Bessere Qualität der Beförderung von älteren, mobilitätseingeschränkten und behinderten Menschen, einschließlich besseren Zugangs zur Infrastruktur.
- Vervollständigung des bestehenden Rechtsrahmens für Passagierrechte durch Maßnahmen für multimodales Reisen mit integrierten Fahrscheinen und nur einem Beförderungsvertrag sowie für den Fall einer Insolvenz des Beförderungsunternehmens.
- Angleichung der Rahmenbedingungen auf internationaler Ebene, indem in bilaterale und multilaterale Vereinbarungen verkehrsträgerübergreifende Qualitätsstandards für Betreuungsleistungen aufgenommen werden, um die Passagierrechte auch im internationalen Umfeld zu stärken.

22. Nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungen

- Festlegung von Maßnahmen zur weiteren Integration verschiedener Personenverkehrsträger, um nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungen zu ermöglichen.
- Schaffung der Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Entwicklung und Nutzung intelligenter Systeme für interoperable und multimodale Fahrpläne, Informationsdienste Online-Buchungen und intelligente Ticketausstellung. Dazu könnte auch ein Legislativvorschlag gehören, der privaten Anbietern den Zugang zu Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten ermöglicht.

23. Pläne zur Aufrechterhaltung der Mobilität

- Festlegung von Mobilitätsplänen, um die Dienstkontinuität im Störfall aufrechtzuerhalten. In den Plänen sollten die Prioritätensetzung für die Nutzung von Arbeitseinrichtungen, die Zusammenarbeit von Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, nationalen Behörden und Nachbarländern sowie die vorübergehende Annahme oder Lockerung spezifischer Vorschriften behandelt werden.

2. INNOVATION FÜR DIE ZUKUNFT: TECHNOLOGIE UND VERHALTENSWEISEN

2.1. Europäische Forschungs- und Innovationspolitik für den Verkehr

24. Technologiefahrplan

Die Aufsplitterung der Forschungs- und Entwicklungsbemühungen in Europa ist ausgesprochen nachteilig; in folgenden Bereichen lässt sich durch gemeinsame Anstrengungen ein maximaler europäischer Mehrwert erzielen:

- Umweltfreundliche, sichere und geräuscharme Fahrzeuge für alle Verkehrsträger, von Straßenfahrzeugen über Schiffe und Lastkähne bis zu Schienen- und Luftfahrzeugen (einschließlich neuer Werkstoffe und Antriebssysteme sowie der IT- und der Managementinstrumente für die Steuerung und Integration komplexer Verkehrssysteme).
- Technologien zur Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr.
- Potenzielle neue oder unkonventionelle Verkehrssysteme und Fahrzeuge wie unbemannte Luftfahrzeuge oder neuartige Systeme für die Warenverteilung.
- Strategie für umweltverträgliche, alternative Kraftstoffe, einschließlich der zugehörigen Infrastruktur.
- Integrierte Verkehrsleit- und -informationssysteme, die intelligente Mobilitätsdienste unterstützen, Verkehrsmanagement zur besseren Nutzung von Infrastruktur und Fahrzeugen sowie Echtzeit-Informationssysteme zur Verfolgung und Ortung von Gütern und Steuerung von Frachtströmen. Fahrgast-/Reiseinformationen, Buchungs- und Zahlungssysteme.
- Intelligente Infrastruktur (boden- wie auch weltraumgestützt), um ein Höchstmaß an Beobachtung und Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsformen und den Informationsaustausch zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen zu gewährleisten.
- Innovationen für nachhaltige urbane Mobilität als Folgemaßnahme zum Programm CIVITAS sowie Initiativen zu Straßenbenutzungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte.

25. Innovations- und Umsetzungsstrategie

Erarbeitung der notwendigen Innovationsstrategien, einschließlich geeigneter Verwaltungs- und Finanzierungsinstrumente, damit die erzielten Forschungsergebnisse rasch umgesetzt werden. Beispiele dafür sind:

- Einführung intelligenter Mobilitätssysteme wie das künftige Flugverkehrsmanagementsystem (SESAR), das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und Informationssysteme für Eisenbahnen, Seeüberwachungssysteme (SafeSeaNet), Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS), IVS und die nächste Generation multimodaler Verkehrsleit- und -informationssysteme.
- Festlegung und Einführung einer auf einem offenen Standard beruhenden elektronischen Plattform für Fahrzeug-Bordeinheiten, die mit verschiedenen Funktionen, auch zur Entrichtung von Straßenbenutzungsentgelten, ausgestattet sind.

- Ausarbeitung eines Investitionsplans für neue Navigations-, Verkehrsüberwachungs- und Kommunikationsdienste, um auf der Grundlage eines europäischen integrierten multimodalen Informations- und Managementplans die Informationsflüsse, Managementsysteme und Mobilitätsdienste zusammenzuführen. Demonstrationsvorhaben für Elektromobilität (und andere alternative Kraftstoffe), einschließlich der Auflade- und Betankungsinfrastruktur, sowie intelligente Verkehrssysteme mit besonderem Schwerpunkt auf Ballungsgebieten, in denen die Luftschadstoffgrenzwerte häufig überschritten werden.
- Partnerschaften für intelligente Mobilität und Demonstrationsvorhaben für umweltverträgliche Nahverkehrslösungen (u. a. Demonstrationen von Mautsystemen usw.).
- Maßnahmen zur Förderung des schnelleren Austauschs ineffizienter und umweltverschmutzender Fahrzeuge.

26. Rechtsrahmen für innovativen Verkehr

Ermittlung der erforderlichen Rahmenbedingungen durch Normung oder Rechtsetzung:

- Geeignete CO₂-Abgasnormen für die Fahrzeuge aller Verkehrsträger, ergänzt, falls erforderlich, durch Energieeffizienzanforderungen zur Erfassung sämtlicher Antriebsarten.
- Geräuschemissionsnormen für Fahrzeuge
- Reduzierung der CO₂- und Schadstoffemissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb, indem bis spätestens 2013 ein überarbeiteter Prüfzyklus zur Emissionsmessung vorgeschlagen wird.
- Strategien für öffentliche Beschaffungen, damit neue Technologien rasche Verbreitung finden.
- Bestimmungen über die Interoperabilität von Aufladeinfrastrukturen für umweltfreundliche Fahrzeuge.
- Leitlinien und Standards für Betankungsinfrastruktur.
- Schnittstellennormen für die Kommunikation zwischen Infrastrukturen, zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sowie zwischen Fahrzeugen.
- Bedingungen für den Zugang zu Verkehrsdaten zu Zwecken der Sicherheit und Gefahrenabwehr.
- Spezifikationen und Voraussetzungen für intelligente Entgelterhebungs- und Bezahlssysteme im Verkehr.
- Bessere Anwendung bestehender Vorschriften und Normen.

2.2. Förderung eines nachhaltigeren Verhaltens

27. Reiseinformationen

- Schärfung des Bewusstseins für Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr (seltener das Auto benutzen, häufiger zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, Fahrgemeinschaften, Park & Drive, intelligente Ticketausstellung etc.).

28. Kennzeichnung der CO₂-Emissionen und Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen

- Überprüfung und wirksamere Gestaltung der Kennzeichnungsrichtlinie. Dies beinhaltet u. a. eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge und Fahrzeuge der Klasse L sowie die Harmonisierung der Kennzeichnung und der Kraftstoffeffizienzklassen in allen Mitgliedstaaten.
- Förderung der Markteinführung kraftstoffeffizienter, sicherer und geräuscharmer Reifen, die die Leistungsanforderungen der Typgenehmigung übertreffen²⁷.

29. Rechner für den CO₂-Fußabdruck

- Förderung betriebswirtschaftlicher Systeme für die Zertifizierung der Treibhausgasemissionen und Entwicklung gemeinsamer EU-Standards, um den CO₂-Fußabdruck je Personen- und Frachtbeförderung abzuschätzen, einschließlich nutzerspezifischer Versionen, z. B. für Unternehmen und Einzelpersonen. Dies sorgt für bessere Auswahlmöglichkeiten und erleichtert die Vermarktung umweltfreundlicher Verkehrslösungen.

30. Umweltbewusstes Fahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen

- Vorschriften für umweltbewusstes Fahren in künftigen Überarbeitungen der Führerscheinrichtlinie sowie Maßnahmen zur beschleunigten Einführung von IVS-Anwendungen zur Förderung entsprechender Fahrweisen. Auch für andere Verkehrsträger sollten kraftstoffsparende Techniken entwickelt und gefördert werden, z. B. kontinuierlicher Sinkflug bei Luftfahrzeugen.
- Prüfung von Konzepten zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von leichten Nutzfahrzeugen, um den Energieverbrauch zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu verbessern und gleiche Bedingungen zu schaffen.

2.3. Integrierte urbane Mobilität

31. Pläne für urbane Mobilität

- Schaffung von Verfahren und Finanzierungsinstrumenten auf EU-Ebene zur Vorbereitung von Audits und Plänen zur urbanen Mobilität sowie eines auf gemeinsamen Zielen gründenden europäischen Mobilitätsanzeigers. Prüfung der Möglichkeit

²⁷ Einschließlich der Verabschiedung aller Durchführungsmaßnahmen für die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen. Für den gesamten Fahrzeugbestand in der EU würde dies bis 2020 eine Kraftstoffersparnis von 5 % bedeuten.

verbindlicher Vorgaben für Städte ab einer bestimmten Größe, denen an EU-Leitlinien ausgerichtete nationale Standards zugrunde liegen.

- Gewährung von Mitteln aus dem Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds unter der Voraussetzung, dass die betreffenden Städte und Regionen eine gültige, von unabhängiger Seite validierte Bescheinigung über ein Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit für urbane Mobilität vorgelegt haben.
- Prüfung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen für urbane Mobilität in europäischen Städten.
- Integrierte urbane Mobilität im Rahmen einer eventuellen Innovationspartnerschaft „Intelligente Städte“.
- Anreize für große Arbeitgeber, Unternehmens-/Mobilitätsmanagementpläne zu entwickeln.

32. EU-Rahmen für die Innenstadt-Maut

- Entwicklung und Validierung von Rahmenbedingungen in Bezug auf Straßenbenutzungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte und deren Anwendung, einschließlich eines rechtlichen und validierten operationellen und technischen Rahmens für Fahrzeug- und Infrastrukturanwendungen.

33. Strategie zur annähernd emissionsfreien Stadtlogistik bis 2030

- Erstellung von Leitlinien für beste Praktiken, um die Güterströme in Innenstädten besser zu überwachen und zu steuern (z. B. Konsolidierungszentren, Fahrzeuggröße in historischen Stadtzentren, gesetzliche Einschränkungen, Zustellfenster, ungenutztes Potenzial von Wasserstraßen).
- Festlegung einer Strategie zur Erreichung einer emissionsfreien Stadtlogistik unter Zusammenführung von Aspekten bezüglich Raumordnung, Schienen- und Flusssanbindung, Geschäftspraktiken und -informationen sowie Entgelten und fahrzeugtechnischer Normen.
- Förderung gemeinsamer öffentlicher Beschaffungen schadstoffarmer Fahrzeuge für gewerbliche Flotten (Lieferfahrzeuge, Taxis, Busse usw.).

3. MODERNE INFRASTRUKTUR UND INTELLIGENTE FINANZIERUNG

3.1. Verkehrsinfrastruktur: territorialer Zusammenhalt und Wirtschaftswachstum

34. Kernnetz einer strategischen europäischen Infrastruktur – ein europäisches Mobilitätsnetz

- Festlegung, in den neuen TEN-Leitlinien, eines Kernnetzes strategischer europäischer Infrastruktur, das den östlichen und den westlichen Teil der Europäischen Union umfasst und dem einheitlichen europäischen Verkehrsraum Gestalt gibt. Berücksichtigung geeigneter Verbindungen mit den Nachbarländern.

- Konzentration von EU-Maßnahmen auf die Teile des TEN-V-Netzes mit dem größten Zusatznutzen für Europa (fehlende grenzüberschreitende Abschnitte, intermodale Verknüpfungspunkte und kritische Verkehrsengepässe).
- Einführung groß angelegter, intelligenter und interoperabler Technologien (SESAR, ERTMS, RIS, IVS etc.), um die Kapazität und die Nutzung der Infrastruktur zu optimieren.
- Bei EU-finanzierten Verkehrsinfrastrukturen die Berücksichtigung von Energieeffizienzanforderungen und Herausforderungen des Klimawandels (Klimaresistenz der Infrastruktur insgesamt, Lade-/Betankungsstationen für umweltfreundliche Fahrzeuge, die Wahl von Baustoffen etc.).

35. Multimodale Güterverkehrskorridore für nachhaltige Verkehrsnetze

- Im Zusammenhang mit dem „Kernnetz“ Errichtung multimodaler Strukturen für Güterverkehrskorridore mit dem Ziel, Investitionen und Infrastrukturarbeiten aufeinander abzustimmen und effiziente, innovative und multimodale Verkehrsdienste, auch Schienenverkehrsdienste über mittlere und große Entfernungen, zu unterstützen.
- Unterstützung des multimodalen und des Einzelwagenverkehrs, Anreize zur Integration von Binnenwasserstraßen in das Verkehrssystem sowie Förderung von Öko-Innovationen im Güterverkehr. Unterstützung der Einführung neuer Fahrzeuge und Schiffe sowie von Umrüstungsmaßnahmen.

36. Kriterien für die Ex-ante-Evaluierung von Projekten

- Einführung von Ex-ante-Evaluierungskriterien für Infrastrukturvorhaben, die einen angemessenen Nachweis des zusätzlichen Nutzens für Europa sicherstellen oder die sich auf „erbrachte Dienstleistungen“ stützen und ausreichende Erträge generieren.
- Rationalisierung der Verfahren für Projekte von übergeordnetem europäischem Interesse, um (i) den gesamten Verfahrenszyklus innerhalb angemessener Fristen zu durchlaufen; (ii) einen mit der Projektdurchführung im Einklang stehenden Kommunikationsrahmen zu gewährleisten und (iii) für eine integrierte Planung zu sorgen, bei der Umweltaspekte in einem frühen Planungsstadium berücksichtigt werden.
- ÖPP-Prüfung im Rahmen der Ex-ante-Evaluierung, damit sichergestellt ist, dass die Option einer ÖPP vor der Beantragung von EU-Mitteln sorgfältig geprüft wurde.

3.2. Kohärenter Finanzierungsrahmen

37. Neuer Finanzierungsrahmen für Verkehrsinfrastruktur

- Erarbeitung eines Rahmens für die Infrastrukturfinanzierung mit hinreichenden Auflagen, um die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes und andere Infrastrukturprogramme zu unterstützen, unter Einbeziehung der Investitionsstrategien der TEN-V-Programme sowie des Kohäsions- und des Strukturfonds und Berücksichtigung von Einnahmen aus Verkehrsleistungen.

- EU-Unterstützung für die Entwicklung und Einführung von Technologien zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur und Reduzierung des CO₂-Ausstoßes (neue Mautsysteme, IVS und Programme zur Kapazitätssteigerung).
- Fortschritte bei der Vollendung des TEN-V-Kernetzes und Bündelung nationaler Ressourcen als Voraussetzungen für die Gewährung von TEN-V-Mitteln.

38. Einbeziehung der Privatwirtschaft

- Schaffung der Rahmenbedingungen für die Gründung öffentlich-privater Partnerschaften: (i) förmliche Prüfung von TEN-V-Vorhaben zur Bestimmung der Projekte mit ÖPP-Potenzial; (ii) Schaffung eines standardisierten, langfristig antizipierbaren Vergabeverfahrens für ÖPP bei TEN-V-Projekten und (iii) entsprechende Änderung der TEN-V-Verordnungen, um dem Vergabeverfahren für ÖPP und den Zahlungsverfahren Rechnung zu tragen.
- Ermutigung der Mitgliedstaaten, innerhalb des Kooperationsrahmens zwischen den Dienststellen der Kommission und EPEC, zur verstärkten Nutzung von ÖPP unter Berücksichtigung der Tatsache, dass nicht alle Vorhaben für dieses Instrument geeignet sind, und entsprechende fachliche Unterstützung der Mitgliedstaaten.
- Beteiligung an der Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente für den Verkehrssektor, insbesondere der Initiative für EU-Projektanleihen.

3.3. Richtige Preissetzung und Vermeidung von Verzerrungen

39. Intelligente Preisgestaltung und Besteuerung

Phase I (bis 2016)

Verkehrsbezogene Steuern und Abgaben sollten umstrukturiert werden. Sie sollten der Rolle des Verkehrs bei der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit Europas Rechnung tragen, während gleichzeitig die Gesamtbelastung des Sektors die gesamten Verkehrskosten, d. h. Infrastrukturkosten und externe Kosten, widerspiegeln sollte.

- Überprüfung der Kraftstoffbesteuerung mit eindeutiger Kennzeichnung der Energie- und der CO₂-Komponente.
- Einführung einer obligatorischen Infrastrukturabgabe für Lastkraftwagen. Die Regelung würde eine einheitliche Tarifstruktur und Kostenbestandteile enthalten, beispielsweise zur Deckung von Kosten für Abnutzung, Lärm und lokale Umweltverschmutzung, und die bestehenden Benutzungsentgelte ersetzen.
- Bewertung bestehender Regelungen zur Pkw-Maut und ihre Vereinbarkeit mit den EU-Verträgen. Ausarbeitung von Leitlinien im Hinblick auf die Erhebung von Internalisierungsgebühren für Straßenfahrzeuge zur Anlastung der Kosten, die der Gesellschaft durch Verkehrsüberlastung, CO₂-Emissionen (falls nicht in der Kraftstoffsteuer enthalten), lokale Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle entstehen. Anreize für Mitgliedstaaten, die im Rahmen von Pilotprojekten an solchen Leitlinien ausgerichtete Regelungen einführen.

- Weitere Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern, wobei gemeinsame Grundsätze angewandt und die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden.
- Schaffung eines Rahmens im Hinblick auf die zweckgebundene Verwendung von Verkehrseinnahmen für die Entwicklung eines integrierten effizienten Verkehrssystems.
- Gegebenenfalls Erstellung von Leitlinien mit Erläuterungen zur Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Verkehrsträger und die Verkehrsinfrastruktur.
- Gegebenenfalls Neubewertung der Besteuerung im Verkehrsbereich, insbesondere durch Verknüpfung von Fahrzeugsteuer und Umweltfreundlichkeit, Überlegungen zur möglichen Umgestaltung des aktuellen Mehrwertsteuersystems im Personenverkehr sowie Überprüfung der steuerlichen Behandlung von Firmenwagen, um Verzerrungen zu vermeiden und die Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge zu unterstützen.

Phase II (2016 bis 2020)

- Im Anschluss an Phase I vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten (u. a. für Lärm, lokale Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zusätzlich zur verbindlichen Abgabe zur Deckung von Verschleißkosten) im Straßen- und Schienenverkehr. Internalisierung von Kosten für lokale Umweltverschmutzung und Lärm in Häfen und auf Flughäfen sowie für die Luftverschmutzung auf See und Prüfung der Erhebung von Internalisierungsgebühren für alle Binnenwasserstraßen in der EU. Entwicklung marktgestützter Maßnahmen zur weiteren Verringerung von Treibhausgasemissionen.

4. EXTERNE DIMENSION

40. Der Verkehr in der Welt und seine externe Dimension

Verkehr ist von grundsätzlich internationalem Charakter. Die Maßnahmen dieses Weißbuches sind deshalb überwiegend mit Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung jenseits der EU-Grenzen verknüpft. Die Öffnung der Märkte für verkehrsbezogene Dienstleistungen, Produkte und Investitionen in Drittländern hat weiterhin hohe Priorität. Der Verkehr ist daher Teil aller unserer Verhandlungen in Handelsfragen (in der WTO und in regionalen und bilateralen Verhandlungen). Es werden flexible Strategien verfolgt, um die Rolle der EU als standardsetzende Instanz im Verkehrsbereich zu sichern. Die Kommission wird sich zu diesem Zweck auf folgende Aktionsbereiche konzentrieren:

- Ausweitung von Binnenmarktbestimmungen durch Arbeiten in internationalen Organisationen (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, internationale Flussschiffahrtskommissionen etc.) und gegebenenfalls Erlangung der vollen EU-Mitgliedschaft. Globale Förderung europäischer Standards in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Daten- und Umweltschutz. Stärkung des verkehrspolitischen Dialogs mit wichtigen Partnern.
- Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums mit 58 Staaten und 1 Milliarde Einwohnern. Abschluss umfassender Luftverkehrsabkommen mit wichtigen Wirtschaftspartnern (Brasilien, China, Indien, Russland, Südkorea u. a.) und Aufhebung

von Beschränkungen für Investitionen im Luftverkehrssektor in Drittländern. Förderung der weltweiten Einführung der SESAR-Technologie.

- Maßnahmen im Rahmen von multilateralen Gremien und bilateralen Beziehungen, um eine Politik zu fördern, die der Verwirklichung der Energieeffizienz- und Klimaziele dieses Weißbuches dient.
- Kontinuierliche Bekämpfung des Terrorismus auf multilateraler (ICAO, IMO und WZO) und bilateraler Ebene mit dem Ziel, internationale Übereinkünfte zu schließen und mit strategischen Partnern, zunächst den USA, den sicherheitspolitischen Dialog zu verstärken. Gemeinsame Bewertungen der Bedrohungslage, Ausbildung von Beamten aus Drittländern, gemeinsame Inspektionen, Prävention von Piraterie usw. Erreichung internationaler Anerkennung des EU-Konzepts der „einmaligen Sicherheitskontrolle“.
- Schaffung eines Kooperationsrahmens zur Ausweitung unserer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik auf die unmittelbaren Nachbarstaaten, um die Verkehrsanbindungen zu verbessern und die Marktintegration zu verstärken, auch im Rahmen der Pläne zur Aufrechterhaltung der Mobilität.
- Zusammenarbeit mit den Partnerländern des Mittelmeerraums bei der Umsetzung einer Seeverkehrsstrategie für das Mittelmeer zur Stärkung von Sicherheit, Gefahrenabwehr sowie der Seeüberwachung.
- Zweckdienliche Maßnahmen, um die Aufhebung der Freistellung von Linienkonferenzen außerhalb der EU voranzubringen.
- Gemeinsame Bewältigung der Herausforderungen in Bezug auf die Interoperabilität von Verkehrsmanagementsystemen, umweltfreundliche CO₂-emissionsarme Kraftstoffe sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr.
-