

## Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste

### Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch von 2001 -

*Der Verkehrssektor ist ein wesentlicher Faktor, der für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes unerlässlich ist. Auf ihn entfallen rund sieben Prozent des europäischen Bruttoinlandprodukts. Rund fünf Prozent der Arbeitsplätze in der EU sind im Verkehrsbereich angesiedelt. Aus diesem Grund hat die europäische Verkehrspolitik eine immense Bedeutung für das Wirtschaftswachstum und damit für Arbeitsplätze und soziale Sicherheit in Europa. Die EU-Kommission hat nun am 22.6.2006 ihre Halbzeitbilanz „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ zum Weißbuch: „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“ von 2001 vorgelegt. Darin bewertet die Kommission den Erfolg der bisherigen Verkehrspolitik, formuliert Maßnahmen für eine Strategie der nachhaltigen, innovativen, sicheren und effizienzorientierten Mobilität innerhalb Europas und legt den Arbeitsplan für den Zeitraum 2006 bis 2010 fest. Schwerpunktmäßig setzt die Kommission bei der Formulierung ihrer verkehrspolitischen Ziele auf intelligente Verkehrssysteme, Energieeffizienz und umweltfreundliche Kraftstoffe sowie auf einen Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik. Entsprechend der Planung der finnischen Ratspräsidentschaft soll der Europäische Rat im Oktober 2006 die Ergebnisse der Halbzeitbilanz und den darin aufgezeigten Maßnahmenkatalog diskutieren.*

#### 1. Hintergrund

Die EU betrachtet Mobilität als eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in Europa. Schon das erste verkehrspolitische Weißbuch „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ aus dem Jahr 1992 stellt deshalb den freien Verkehr von Personen, Gütern und Dienstleistungen in den Mittelpunkt der politischen Betrachtung. Auch das im Jahr 2001 folgende Weißbuch übernahm diese Zielstellung. Die darin formulierten Anforderungen an eine europäische Verkehrspolitik nennen effiziente und effektive Verkehrssysteme als wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum, soziale Sicherheit und Umweltschutz in Europa. Dieser Ansatz steht ganz im Einklang mit der Lissabon-Strategie aus dem Jahr 2000.

Seit der Veröffentlichung des Weißbuches im Jahr 2001 sind zahlreiche Rechtsvorschriften verabschiedet worden, u.a.

- zur Wettbewerbsöffnung des Schienengüterverkehrs,
- zur Verbesserung der Sozialstandards im Straßenverkehr und

- zum Aufbau eines einheitlichen europäischen Luftraums.

Im Rahmen des Projektes der transeuropäischen Verkehrsnetze wurden 30 vorrangige Projekte durch die EU-Mitgliedstaaten definiert, die sich nun in der Realisierungsphase befinden. Außerdem ermöglicht die Einführung einer Straßengebührenrichtlinie die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur. Weitere europäische Projekte sind „Marco Polo“ (intermodaler, d.h. kombinierter Güterverkehr), „Galileo“ (Satellitennavigationssystem), „ERTMS“ (Eisenbahnverkehrssystem) und „SESAR“ (Luftverkehrskontroll- und Luftverkehrsmanagementsystem). Sie alle haben ein modernes, auf Effizienz ausgerichtetes und Ressourcen sparendes europäisches Verkehrsnetz im Blickpunkt.

#### 2. Entwicklung des Verkehrssektors

Zwischen 1995 und 2004 wuchs der europäische Güterverkehr um jährlich 2,8 Prozent. Die Personenbeförderung lag im gleichen Zeitraum bei einem durchschnittlichen Jahreswachstum von 1,9 Prozent. Insgesamt wuchs der Güterverkehr von 1995 bis 2004 um 28 Prozent, die Personenbeförderung um 18 Prozent.

**Wachstum und Beschäftigung im Verkehrssektor (Güter- und Personenbeförderung)**

	Direkte Beschäftigte - in Mio. -		Anteil am Gesamtverkehr - in Prozent -		Zuwachs 1995-2004 - in Prozent -	
	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen
<b>Straßenverkehr</b>	2,6	1,7	44	84	+35	+19 PKW +5 Busse
<b>Schieneverkehr</b>	1,2		10	7	+6	+9
<b>Wasserverkehr*</b>	0,2		42	<1	+29	k.A.
<b>Luftverkehr*</b>	0,4		0,1	8	k.A.	+55

Quelle: EU-Kommission (2006) \* innerhalb der EU

Das Straßenverkehrsnetz ist dabei nach wie vor der am häufigsten genutzte Transportweg. Die Güter- und Personenbeförderung auf dem Schienenweg folgt mit deutlichem Abstand. Nach Feststellungen der EU-Kommission scheint aber der Rückgang des Güterschieneverkehrs gestoppt und in einigen Mitgliedstaaten sogar umgekehrt zu sein. Gravierend sind der Anstieg der Güterbeförderung auf dem Wasserweg sowie die große Bedeutung des Luftverkehrs für die Personenbeförderung innerhalb der EU.

Für den Zeitraum 2000 bis 2020 prognostiziert die Kommission im gesamten Güterbeförderungssektor einen Zuwachs um rund 50 Prozent. Dabei erwartet sie für den Straßengüterverkehr 55 Prozent, für den Schienengüterverkehr 13 Prozent, für den Kurzstreckenseeverkehr 59 Prozent und für die Binnenschifffahrt 28 Prozent Steigerung.

Bei der Personenbeförderung sieht sie für den gleichen Zeitraum eine Steigerung um 35 Prozent voraus. Dabei wird sich der Luftverkehr mit einer Wachstumsrate von 108 Prozent am stärksten entwickeln, gefolgt vom Pkw-Verkehr mit 36 Prozent.

Durch den Personen- und Güterbeförderungsverkehr entstehen Umweltkosten von rund 1,1 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der EU. Vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor ein wichtiger Wachstumsmotor für die europäische Wirtschaft ist, aber gleichzeitig durch CO<sub>2</sub>-Emissionen, Feinstaub oder Lärm die Umwelt belastet, zeichnet sich ein Zielkonflikt ab, den es durch geeignete Maßnahmen zu lösen gilt.

**3. Zukunft der europäischen Verkehrspolitik**

Das im Jahr 2005 eingeleitete Konsultationsverfahren und die Wachstumsraten im Verkehrssektor bestätigten die zentrale Bedeutung einer europäischen Verkehrspolitik, verdeutlichten aber auch die Grenzen des verkehrspolitischen Instrumentariums der EU. Nach Auffassung der Kommission ist eine Neuausrichtung der politischen Maßnahmen unabdingbar. In ihrer Halbzeitbilanz schlägt die Kommission deshalb einen Maßnahmenkatalog vor, der zu einem ganzheitlichen Verkehrskonzept führen soll. Ein ständiger Dialog zwischen europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene ist dabei die Grund-

voraussetzung zur raschen und effektiven Umsetzung einer europäischen Verkehrspolitik. Wesentliche Kriterien für ein modernes europäisches Verkehrssystem sind danach:

- kostengünstige Verkehrsdienstleistungen,
- optimierte Nutzung aller Verkehrsträger (u.a. kombinierter Verkehr, Co-Modality),
- Schutz der Umwelt durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger,
- Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit,
- Schutz von Anbietern und Nachfragern von Verkehrsdienstleistungen (Passagierrechte, Mindestnormen bei der Beschäftigung, Qualifizierung der Beschäftigten, Gefahrenabwehr u.a.),
- Innovationen im Bereich Energieeffizienz, alternativer Energien und intelligenter Verkehrsmanagementsysteme.

Insbesondere sollen Verkehrsszenarien künftig mit einem Zeithorizont von 20 bis 40 Jahren entwickelt werden.

Die größten aktuellen Probleme im Verkehrssektor sind die relativ einseitige Belastung der Straßen - und damit auch der Städte - und des Luftraums sowie die daraus resultierende Belastung der Umwelt. Das Ziel der europäischen Verkehrspolitik ist daher, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehr herzustellen. Dazu ist der weitere zügige Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), das alle Verkehrsträger sowie innovative Verkehrsmanagementsysteme umfasst, notwendig.

In dem vorgestellten Arbeitsplan legt die Kommission einen Schwerpunkt auf die Optimierung des Güterverkehrs, indem sie eine Logistikstrategie noch in diesem Jahr im Rahmen eines Konsultationsverfahrens diskutieren will, um im Jahr 2007 einen Aktionsplan vorlegen zu können. Ein zweiter Schwerpunkt ist der Energieverbrauch. Auch in diesem Bereich soll noch im Jahr 2006 ein Aktionsplan für Energieeffizienz veröffentlicht werden. Parallel dazu sieht die Kommission in der Entwicklung und Einführung alternativer Kraftstoffe eine wichtige Aufgabe.

#### **4. Finanzierung**

Die Mitgliedstaaten der EU, in deren alleiniger Finanzverantwortung letztendlich die Verwirklichung einer europäischen Verkehrspolitik liegt, investieren zurzeit weniger als ein Prozent des Bruttoinlandprodukts in ihre Verkehrsinfrastruktur. Selbst der EU-Haushalt sieht bis zum Jahr 2013 nur eine geringe Erhöhung der TEN-V-Mittel vor. Diese betragen für den Planungszeitraum 2000 bis 2006 rund 4,37 Mrd. Euro.

Um die notwendigen Investitionen in die TEN-V-Vorhaben zu realisieren, ist es nach Auffassung der Kommission deshalb notwendig, alle verfügbaren Finanzquellen (TEN-Haushalt, Struktur- und Kohäsionsfonds, Kapitalmarktdarlehen), mittels derer die Verkehrsprojekte kofinanziert werden können, zu mobilisieren. Auch Entgelt-

systeme wie zum Beispiel die Lkw-Maut können als Finanzierungshilfe für die Verkehrsinfrastruktur und gleichzeitig als Instrument zur Verkehrslenkung und -optimierung dienen. Ein Augenmerk sollte nach Auffassung der EU auf die Entwicklung neuer Arten der Finanzierung gelegt werden.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

*Die Halbzeitbilanz wird im Oktober 2006 im Europäischen Rat diskutiert werden. Außerdem will die Kommission eine öffentliche Konsultation starten. Erst nach eingehender Bewertung der Ergebnisse will sie die vorgeschlagenen Leitlinien in konkrete Maßnahmen umsetzen.*

#### Quellen:

- EU-KOMMISSION (2006): 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. KOM(2006) 314 endg. vom 22.6.2006.
- EU-KOMMISSION (2001): Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001.

Sabine Stuppert, Fachbereich WD 5 – Wirtschaft und Technologie; Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Tourismus; Tel.: (030) 227-35762, E-Mail: vorzimmer.wd5@bundestag.de