

Mobilität unterstützen, Nachhaltigkeit fördern

Stellungnahme zur Mitteilung
der Europäischen Kommission
„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“
KOM(2009) 279/4

September 2009

Inhalt

Deutsches Verkehrsforum	S. 2
Zusammenfassung	S. 3
Bestandsaufnahme: Verkehrspolitik bis 2010	S. 5
Trends und Herausforderungen: Mobilität 2050	S. 6
Bewertung der verkehrspolitischen Zielsetzung	S. 7
Bewertung Handlungsfeld 1: Infrastruktur	S. 10
Bewertung Handlungsfeld 2: Finanzierung	S. 12
Bewertung Handlungsfeld 3: Technologie	S. 13
Bewertung Handlungsfeld 4: Rechtsrahmen	S. 14
Bewertung Handlungsfeld 5: Verbraucherpolitik	S. 16
Bewertung Handlungsfeld 6: Koordination und Verwaltung	S. 16
Bewertung Handlungsfeld 7: Globaler Kontext	S. 17
Fazit	S. 19

Deutsches Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem.

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Unsere Aktivitäten

Wir bieten die richtige Plattform, damit Kunden, Verkehrsträger, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft die Kernfragen des Verkehrs zielführend diskutieren.

Wir fördern die Meinungsbildung zu aktuellen Verkehrsproblemen durch Veranstaltungen, Stellungnahmen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wir kooperieren mit politischen Entscheidern und Dachverbänden für Schiene, Straße, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt – national und international.



Zusammenfassung

Mit ihrer Mitteilung KOM(2009) 279/4 „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ setzt die Europäische Kommission erneut verkehrspolitische Akzente. Die seit Juni 2009 vorliegende Mitteilung soll nach einer kurzen Konsultationsphase als Basis für ein neues Weißbuch zur „Verkehrspolitik 2010 - 2020“ dienen, das auf das aktuelle Weißbuch „Verkehrspolitik 2010“ folgen soll.

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt die anstehende Festschreibung der mittel- und langfristigen verkehrspolitischen Ausrichtung der Europäischen Kommission. Damit besteht eine Chance zur Revision des aktuellen Weißbuchs und der damit verbundenen Maßnahmen. Die Korrektur der Verkehrspolitik sollte idealerweise im Sinne der gewünschten Langfriststrategie so erfolgen, dass

- bewährte, gute Ansätze und Maßnahmen weiterentwickelt,
- unwirksame oder kontraproduktive Instrumente gestrichen und
- neue, innovative Ansätze nach eingehender Wirkungsanalyse eingeführt werden.

Die vorliegende Mitteilung der Europäischen Kommission zur nachhaltigen Zukunft für den Verkehr lässt in weiten Teilen eine stringente strategische Ausrichtung vermissen. Die eindeutige Trennung von Trendbeschreibungen, Rahmenbedingungen, Zielen und Maßnahmen ist nicht immer gegeben. Außerdem werden wesentliche Themen wie z.B. die Stärkung von Co-Modalität, eine verbesserte Qualität des Mobilitätsangebots oder die Befriedigung der Kundenansprüche nur unzureichend bzw. überhaupt nicht angesprochen.

Nach Auffassung des Deutschen Verkehrsforums muss sich die strategische Ausrichtung des von der EU-Kommission angekündigten Weißbuchs zur Verkehrspolitik 2010 - 2020 insbesondere an folgenden Parametern orientieren:

- **Co-Modalität:** Die gegenseitige Ergänzung und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger unter Ausnutzung ihrer spezifischen Stärken muss das Fundament einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik bilden.
- **Infrastruktur:** Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist die entscheidende Voraussetzung für eine funktionierende Co-Modalität, wirkungsvollen Umweltschutz und einen wettbewerbsfähigen Standort Europa. Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) müssen durch eine ausreichende Finanzierung leistungsfähig gemacht werden.
- **Qualität:** Das Qualitätsniveau der Verkehrsdienstleistungen ist ein ausschlaggebendes Entscheidungskriterium für die Nutzer. Daher ist auch die EU gefordert, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Wirtschaft im Streben nach qualitativ hochwertigen Leistungen zu unterstützen.
- **Nachhaltigkeit:** Die erfolgreiche Entkopplung von Verkehrsleistung und Emissionen ist fortzusetzen – durch den Einsatz stetig verbesserter Technologien, gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, optimierte Transportprozesse und durch Eigeninitiative der Verkehrswirtschaft. Klimaschutzmaßnahmen müssen die Erfordernisse des Klima-

schutzes und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätswirtschaft in Einklang bringen.

- **Effizienz:** Um Mobilität noch Ressourcen schonender und ökonomischer organisieren zu können, muss die Aufmerksamkeit auch auf die Steigerung der Transporteffizienz gerichtet werden – u.a. durch intelligente Telematiksysteme, höhere Auslastung von Fahrzeugen und Förderung von Best Practices.
- **Innovation:** Die europäische Forschungspolitik muss noch zielgerichteter auf die Anforderungen einer zukunftsgerechten nachhaltigen Mobilität ausgerichtet werden, ggf. durch die Etablierung eines Sachverständigenremiums, um die EU und ihre Mitgliedstaaten bei der Identifikation von Forschungsschwerpunkten zu unterstützen.
- **Sicherheit:** Anstrengungen zur Verbesserung der Mobilität müssen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer (*Safety*) stets als einen zentralen Aspekt mit berücksichtigen. Gefordert sind u.a. eine entsprechende Optimierung der Infrastruktur und der Einsatz innovativer Verkehrssysteme. Zu einem überzeugenden Mobilitätskonzept gehört auch ein praxisgerechter und wirkungsvoller Schutz der Transportketten vor Terrorangriffen (*Security*) durch ein europäisches Sicherheitsregime, das die Sicherheit im Güterverkehr verbessert, ohne die Effizienz der Logistikkette und den freien Warenverkehr im EU-Binnenmarkt zu gefährden.
- **Nutzerverhalten:** Die Verbraucherpolitik der EU-Kommission muss das Verhalten und die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer stärker als bisher berücksichtigen. Voraussetzung für den Erfolg von Verkehrsdienstleistungen sind grundlegende Marktforschung und eine stringente Ausrichtung auf die Umsetzung der Ergebnisse am Markt.
- **Bezahlbarkeit:** Die europäische Verkehrspolitik muss darauf ausgerichtet sein, Transportkostensteigerungen zu vermeiden und staatlich administrierte Verteuerung von Mobilität zu verhindern. Neue verkehrspolitische Maßnahmen müssen daher stets die bereits bestehende Abgabenbelastung des Verkehrs berücksichtigen.

In diesem Sinne werden nachfolgend die sieben Handlungsfelder der Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ der EU-Kommission kommentiert. Mit dieser Stellungnahme liefert das Deutsche Verkehrsforum Anregungen, die aus seiner Sicht für eine Überarbeitung der in der Mitteilung der Europäischen Kommission hinterlegten Ziele und Handlungsfelder notwendig sind. Dabei werden die Argumente der vom Deutschen Verkehrsforum erarbeiteten Agenda „Mobilität für Europa“ mit einbezogen.

Bestandsaufnahme: Verkehrspolitik bis 2010

Die deutsche Verkehrswirtschaft unterstützt die Europäische Kommission in ihrer Einschätzung, dass Mobilität essentiell für die Freiheiten des Bürgers ist (39.)¹. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht spielt der Verkehrssektor eine bedeutende Rolle, mit 7 Prozent Anteil am Bruttosozialprodukt und 5 Prozent an der Beschäftigung in der EU (7.).

Vor diesem Hintergrund ist zu hinterfragen, ob die Europäische Verkehrspolitik der vergangenen Jahre tatsächlich ein voller Erfolg ist und sie die wesentlichen, im Weißbuch Verkehrspolitik 2010 gesetzten, Ziele erreicht hat (6.).

Positiv ist anzumerken, dass eine Vielzahl von Maßnahmen zur Umsetzung des Weißbuchs „Verkehrspolitik 2010“ zumindest auf den Weg gebracht wurden. Mit der Halbzeitbilanz 2006 erhielt die verkehrspolitische Ausrichtung der EU-Kommission eine neue Dynamik. Die Strategie der Co-Modalität lieferte neue Impulse, die aus Sicht der Verkehrswirtschaft in die richtige Richtung führen.

Die tatsächliche Umsetzung der angekündigten Maßnahmen ist jedoch teilweise unzureichend oder liegt hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück. Es ergeben sich z.B. Defizite

- in der einheitlichen Umsetzung des EU-Rechtsrahmens in den Mitgliedstaaten,
- im Grad des nationalen Marktzugangs für ausländische EU-Unternehmen sowie
- in der gemeinschaftlichen Finanzierung von Schlüsselprojekten der Transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur.

Das Deutsche Verkehrsforum teilt daher nicht die Einschätzung der EU-Kommission, dass alle wesentlichen Ziele des letzten Weißbuchs auch tatsächlich umgesetzt wurden.

- Der Prozess zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen wurde zwar begonnen, ist aber noch weit vom Ziel entfernt (8.).
- Die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) führen zu einer verbesserten Koordination des Infrastrukturausbaus zwischen den Mitgliedstaaten (9.). Dennoch sind sie in erster Linie ein künstliches Konstrukt und zu sehr dem nationalen Fokus verhaftet. Die gemeinsame Anstrengung, Engpässe auf den zentralen, hochbelasteten Korridoren zu beseitigen und dies gemeinschaftlich zu finanzieren, kommt zu kurz.
- Auch das Thema Sicherheit der Lieferkette (Security) wurde nicht ausreichend adressiert (12.). Zwar wurden die Verkehrsströme an den Außengrenzen erfolgreich im Sinne der Terrorismusabwehr abgesichert. Auch die Initiative des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ AEO aus dem Zollbereich ist grundsätzlich positiv zu werten, allerdings fehlt hier die gegenseitige Anerkennung mit den USA. Ein großes Manko ist, dass nationale Regierungen bzw. die EU bislang außerstande sind, gegenüber der Wirtschaft ein Schutzziel zu definieren, damit Unternehmen nicht pauschal, sondern risikobasiert Maßnahmen ergreifen können.

¹ Verweise in der Form (1.) beziehen sich immer auf Absatznummern der Mitteilung der Europäischen Kommission [KOM(2009) 279/4]

- Europa ist – im Gegensatz zu der eher pessimistischen Einschätzung der EU-Kommission – erfolgreich in seiner spezifischen Effizienz bezogen auf Energieeinsatz und Emissionen je Einheit Transportleistung (15. – 18.). Gerade Deutschland hat hier einen Quantensprung vollzogen und in allen Bereichen Verkehrsleistung und Emissionsentwicklung entkoppelt. Die CO₂-Emissionen der Pkw deutscher Hersteller sind beispielsweise allein im Jahre 2008 um gut 3 Prozent und damit im Vergleich zu anderen Herstellern überdurchschnittlich gesunken. Insgesamt sind moderne Fahrzeugmotoren heute um mehr als zwei Liter sparsamer als noch zu Beginn der 90er Jahre. Die spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr gingen zwischen 1994 und 2008 um 33 Prozent zurück. Durch diese Effizienzsteigerung wurden die negativen Effekte des Verkehrswachstums stark gemindert. Dies entbindet Wirtschaft und Politik allerdings nicht davon, die absoluten Emissionswerte in der Summe im Blick zu halten und die Effizienz des Gesamtsystems „Mobilität“ weiter zu steigern.

Trends und Herausforderungen: Mobilität 2050

- **Altersstruktur und Zuwanderung:** Das Deutsche Verkehrsforum stimmt mit der Einschätzung überein, dass die *Alterung unserer Gesellschaft* durch veränderte Kundenstrukturen und Nutzungsprofile neue Herausforderungen an unser Verkehrssystem stellen wird (21.). *Finanzielle Effekte der Alterung* unserer Gesellschaft (22.) und weitergehende *Effekte der Zuwanderung* (23. / 24.) betreffen jedoch alle Politikbereiche und können daher nicht isoliert im Rahmen der Verkehrspolitik betrachtet werden. Vielmehr müssen in allen hierfür wesentlichen Politikbereichen Anstrengungen unternommen werden, um die Auswirkungen des demographischen Wandels abzumildern. Die entsprechenden Maßnahmen sollten idealerweise zwischen den verschiedenen Politikfeldern abgestimmt und miteinander verzahnt sein.
- **Nachhaltigkeit und Klimaschutz:** Die *Nachhaltigkeit der Mobilität* zu gewährleisten, ist eine zentrale Herausforderung der kommenden Jahrzehnte (25. – 27.). Das Minimalziel der EU, Treibhausgasemissionen bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, ist gesetzt. Bei entsprechender Unterstützung anderer Industrieländer sollen es 30 Prozent werden. Dies sagt jedoch noch nichts über den Beitrag der einzelnen Wirtschaftssektoren und der Politik (z.B. Infrastrukturinvestitionen, Grenzwerte) aus. Um die genannten Klimaschutzziele zu erreichen, muss das Thema Nachhaltigkeit in seinem ursprünglichen Sinne aufgefasst werden – als Miteinander von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft. Dem muss die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik (2010 – 2020) Rechnung tragen.
- **Ressourcenverknappung:** Die Europäische Kommission erwartet eine *zunehmende Verknappung der fossilen Brennstoffe*. Der damit verbundene relative Anstieg der Kraftstoffpreise wird von ihr als ein wirtschaftlicher Anreiz gesehen, in alternative Energiequellen und Antriebskonzepte zu investieren (28. / 29.). Die Verkehrswirtschaft teilt die Ansicht, dass sich der Übergangsprozess u.a. aufgrund der nicht vorhandenen alternativen Versorgungsinfrastruktur sowie der Fahrzeuglebensdauer langfristig gestaltet und daher politisch-strategisch begleitet werden muss. Dazu bedarf es auch eines Wettbewerbs der Lösungsansätze, wie z.B. Innovationen in Antriebstechnologien, den Einsatz alter-

nativer Kraftstoffe und eine umfassende Energiestrategie für den Verkehrssektor.

- **Urbanisierung, Suburbanisierung:** In Zukunft wird ein Großteil der europäischen Bevölkerung in Ballungsräumen leben (32. / 33.). Ballungsräume werden nicht allein größer, sondern auch komplexer. Damit wird die Bedeutung effizienter Lösungen für die städtische Mobilität von Personen und Gütern zunehmen. Die EU kann dabei jedoch nur einen groben Rahmen vorgeben und den Erfahrungsaustausch über Best Practices forcieren, der das Subsidiaritätsprinzip wahrt. Bei der Gestaltung der Mobilitätskonzepte müssen daher Bürger, Wirtschaft und Kommunen vor Ort Hand in Hand arbeiten.
- **Globale Trends:** Die Globalisierung wird auch in den kommenden Jahren weiter fortschreiten. Dies bedeutet nicht nur eine weitere Zunahme der räumlichen Arbeitsteilung, sondern auch das zunehmende Bedürfnis der Schwellen- und Entwicklungsländer nach Konsum, Wachstum und Mobilität (34. – 37.). Die daraus erwachsenden Herausforderungen für eine globale Nachhaltigkeitsstrategie müssen auch in europäische Überlegungen einfließen. Gleichzeitig gilt es die bestehende hochwertige Infrastruktur zu erhalten, bzw. veraltete Systeme anzupassen, denn die Verkehrsinfrastruktur ist der Schlüsselfaktor, um im globalen Wettbewerb der Megastädte bestehen zu können.
- **Verkehrswachstum:** Die Europäische Kommission ignoriert, dass *wesentliche auslösende Faktoren des Verkehrswachstums* – überregionale Arbeitsteilung und zunehmende Mobilität der Bevölkerung – weiter existieren und zum Wohlstand beitragen werden. Damit bleibt auch das Verkehrswachstum eine zentrale Herausforderung für den Standort Europa.

Bewertung der verkehrspolitischen Zielsetzung

- **Co-Modalität:** Die Verbesserung der Integration der Verkehrsträger als Strategie zur Effizienzsteigerung und die gleichzeitige Stärkung der Qualitäten der einzelnen Verkehrsträger wird zwar an verschiedenen Stellen der Mitteilung angeführt. Der von der Kommission geschaffene einprägsame und vermittelnde Begriff der „*Co-Modalität*“ wird jedoch im Gegensatz zu früheren Dokumenten nie konkret benannt (38.). Das verkehrspolitische Weißbuch (2010 – 2020) muss die herausragende Bedeutung der notwendigen Koexistenz der Verkehrsträger noch stärker hervorheben.
- **Qualität und Verkehrssicherheit** (39. – 43.): Das Anliegen der europäischen Verkehrspolitik, eine qualitativ hochwertige, allgemein zugängliche und sichere Mobilität zu erreichen, wird von der Wirtschaft uneingeschränkt begrüßt. Qualität muss eines der obersten Ziele sein, ebenso wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dazu gilt es, einem integrierten Ansatz, der Fahrzeugtechnologie, Infrastruktur und Nutzer gleichermaßen umfasst, einen noch größeren Stellenwert als bisher einzuräumen. Die EU-Kommission ist gefordert, eine koordinierende Rolle einzunehmen und für die europaweite Verbreitung von Best Practice Beispielen zu bewährten Verkehrssicherheitskonzepten zu sorgen. Gleichzeitig gilt es jedoch auch, *Mobilität für alle Bürger erschwinglich zu halten* und weder Personen- noch Güterverkehr durch überzogene Auflagen zu verteuern.

- **Infrastruktur und Vernetzung:** Die Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer arbeitsteiligen Volkswirtschaften in Europa. Dieser wesentliche Standortfaktor darf nicht vernachlässigt werden. Das Deutsche Verkehrsforum wird die EU-Kommission dabei unterstützen, die Integration weiter voran zu treiben (45.), intermodale Knotenpunkte auszubauen (46.) und den Ausbau der Infrastruktur nach klaren Prioritäten zu verfolgen (47.). Allerdings muss sich eine solche Priorisierung dann auch in den TEN-V widerspiegeln, so dass Ressourcen tatsächlich dort gebündelt zum Einsatz kommen, wo die Verkehrsnachfrage aller Mitgliedstaaten dies erfordert – der regionale Proporz muss außen vor bleiben.
- **Nachhaltige Mobilität:** Die Verkehrswirtschaft stellt sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität. Dabei gilt es jedoch, dem Prinzip der Kosten-Nutzen-Abwägung zu folgen. Aus volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht dürfen Umweltauflagen nicht um jeden Preis gesetzt werden. Vielmehr müssen diejenigen Maßnahmen umgesetzt werden, die den größtmöglichen Nutzen für die Umwelt bringen und gleichzeitig für Unternehmen und Verbraucher tragbar sind. Dies erfordert sektorenübergreifende Konzepte (Stichwort: Orientierung an den sog. *Grenzvermeidungskosten*). Diesen umfassenden Ansatz deutet die EU-Kommission zwar an (49.), bleibt aber nähere Erläuterungen schuldig.
- **Technologien und Dienstleistungen voranbringen:** Europa ist Vorbild und Marktführer des Mobilitätssektors. Daher gilt es, die bisherige erfolgreiche Technologiepolitik fortzuführen (52.). In Zukunft müssen jedoch zwei wesentliche Ziele mit berücksichtigt werden. Einerseits muss die EU bei ihren Forschungsprojekten stärker die Umsetzung von Forschungsergebnissen und die Erstellung von Geschäftsmodellen einbeziehen. Andererseits muss der Endkunde und seine Zahlungsbereitschaft noch zielgerichteter erforscht und bei der Umsetzung berücksichtigt werden.
- **Humankapital schützen, einbinden und fördern:** Das Bekenntnis der EU-Kommission zum Faktor Arbeit ist positiv zu werten. Dazu zählen die Weiterentwicklung der Aus- und Weiterbildung im Verkehrs- und Logistiksektor, die rechtzeitige Einbindung der Mitarbeiter in Umstrukturierungsprozesse und vor allem das Wissensmanagement (53.). Ein weiteres wichtiges Ziel ist, gleiche Wettbewerbsbedingungen auch im sozialen Bereich herzustellen (54.). Gerade hinsichtlich des Faktors Arbeit gibt es Wettbewerbsverzerrungen, die nicht adressiert werden. Dazu zählt u.a. der Harmonisierungsbedarf bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften und bei den unterschiedlichen Kontrollmechanismen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Deutschland ist hier vorbildlich, handelt sich dadurch aber Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Standorten ein. In diesem Bereich muss das Niveau EU-weit an den deutschen Standard angeglichen werden.
- **Intelligente Preise mit Signalwirkung:** Der Preis für die Infrastrukturnutzung soll nach dem Willen der EU-Kommission wirtschaftliche Anreize zur Nutzung umweltverträglicherer Fahrzeuge setzen und als Knappheitssignal Mobilität optimal lenken. Preissignale sollen den Kunden hin zu einer möglichst effizienten Transportmittelwahl anregen. (55. / 56.). Aufmerksamkeit muss daher auch der flankierenden Entwicklung geeigneter Alternativen gewidmet werden. An dieser Stelle ist zu kritisieren, dass die Mitteilung sich nicht zum Entscheidungsfaktor Qualität äußert, die immer direkt mit der Transportmittelwahl verknüpft

ist. Auch wenn die Qualität von den Verkehrsunternehmen gestaltet und gesteuert wird, so werden wesentliche unterstützende Rahmenbedingungen wie z.B. die Infrastrukturentwicklung von staatlicher Seite gesetzt. Ebenso sollte berücksichtigt werden, dass in zahlreichen Fällen aus Kundensicht keine realistischen Transportalternativen (räumlich, zeitlich, modal) existieren, so dass „intelligente Preise“ dann letztlich nur zu einer Verteuerung führen. Ferner müssen negative Auswirkungen auf Transport und Mobilität durch zu große Systemkomplexität und zu hohe Transaktionskosten ausgeschlossen werden.

- **Verkehr und Planung stärker verknüpfen:** Die Verkehrswirtschaft stimmt mit der EU-Kommission überein, dass die Auswirkungen von Standortentscheidungen nicht nur vor Ort verkehrliche Wirkungen erzielen, sondern darüber hinaus v.a. im Güterfernverkehr Wirkung zeigen. Unter Gesichtspunkten der Subsidiarität ist hier jedoch nicht die EU gefordert. Entscheidend ist, dass Stadtplanung und Verkehrsplanung vor Ort vorbeugend zusammenarbeiten, um negative Effekte zu vermeiden. Bezogen auf die Pendlermobilität kann die Lösung allerdings nicht allein in einer Zunahme der Telearbeit liegen (61.).
- **Schutz vor Terrorangriffen:** Der Verkehrssektor braucht dringend eine international konsolidierte Sicherheitsstrategie sowie einheitliche Vorschriften und Standards. Europäische oder gar nationale Sicherheitsanforderungen werden der global agierenden Verkehrswirtschaft nicht gerecht. Da pauschale Schutzniveaus hohe Kosten bei nur eingeschränktem Nutzen verursachen, sind risikobasierte Lösungsansätze notwendig.
- **Bezahlbarkeit und soziale Erreichbarkeit von Mobilität:** Die EU-Kommission unterstreicht in ihrer Mitteilung zu Recht die hohe Bedeutung von Mobilität für gesellschaftliche Teilhabe und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Volkswirtschaften. Umso mehr muss es Ziel europäischer Verkehrspolitik sein, politisch bedingte Transportkostensteigerungen zu vermeiden, da dies zu einem Ausschluss von Teilen der Bevölkerung von Mobilität und zu negativen Auswirkungen auf den Standort Europa führen würde. Neue Maßnahmen müssen daher stets die bereits bestehende Abgabenbelastung des Verkehrs berücksichtigen.
- **Stellenwert des Verkehrs:** Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik ist auch, die Akzeptanz des Themas „Mobilität und Verkehr“ im politischen und gesellschaftlichen Kontext zu erhöhen. Der politische Stellenwert der Verkehrswirtschaft entspricht bislang nicht ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung. Um den in der vorliegenden Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs skizzierten Herausforderungen begegnen zu können, bedarf es einer größeren Akzeptanz des Verkehrssektors durch Politik und Gesellschaft.

Bewertung Handlungsfeld 1: Infrastruktur

Positive Maßnahmen

- **Vollständige Integration und Interoperabilität schaffen.** Das Deutsche Verkehrsforum unterstützt ausdrücklich das Anliegen der Europäischen Kommission, eine bessere Integration und Interoperabilität zu erreichen – sowohl intermodal, als auch innerhalb einzelner Verkehrsträger. Dabei gilt es, die Knotenpunkte und Umschlagszentren einzubeziehen. Die Entwicklung und Förderung von entsprechenden Plattformen ist bedarfsorientiert zu unterstützen, wobei besonderes Augenmerk auf Schnittstellen und Umschlagsprozesse gesetzt werden muss (63.).
- **Infrastrukturausbau stärker fokussieren.** Um bei immer knapper werdenden öffentlichen Geldern für die Verkehrsinfrastruktur ein leistungsfähiges Netz zu erhalten, müssen klare Prioritäten zur Beseitigung von Engpässen gesetzt werden (64.). Die knappen Gelder sind auf die wichtigsten, d.h. für den internationalen Verkehr bedeutendsten Punkte, zu konzentrieren.
- **Galileo weiter vorantreiben** (64.).
- **Gleiche Bewertungsmaßstäbe für Infrastrukturprojekte** im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bewertung entwickeln, die auch grenzüberschreitende Vergleiche ermöglichen (65.). Somit entsteht eine notwendige Ausgangsbasis, um gemeinschaftliche Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten künftig ohne nationalen und regionalen Proporz und ohne politische Motivation zu fokussieren.
- **Vorhandene Infrastruktur besser nutzen.** Um auch kurzfristiger als durch Infrastrukturausbau und –neubau Kapazitäten zu schaffen, muss die vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden. Dazu ist die Verwaltung zu optimieren und die Instandhaltung ordnungsgemäß und regelmäßig durchzuführen. Die Modernisierung durch Aufrüstung Intelligenter Verkehrssysteme (z.B. ERTMS, Sesar) ist ein weiterer wichtiger Baustein für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur (66.).
- **Zusätzliche Kapazitäten für den internationalen Güterverkehr auf hochbelasteten Korridoren.** Die grenzüberschreitenden Kapazitäten sind durch abgestimmte Investitionen der beteiligten Mitgliedstaaten zu erhöhen. Generelle Vorfahrtsregeln, die die Flexibilität der Infrastrukturbetreiber einschränken, sind dabei nicht zielführend. Vorzuziehen sind „intelligente“, nicht-diskriminierende Regeln, die im Einklang mit den Regulierungsbehörden durch die nationalen Infrastrukturbetreiber entwickelt werden sollten, damit den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen in den Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden kann. Eine stärkere Entmischung von schnelleren und langsameren Verkehren oder wo möglich separate Infrastrukturen für den Güterverkehr, z.B. zur Umgehung von Ballungsgebieten, tragen zu einer besseren Nutzung der Kapazitäten durch den Personen- und Güterverkehr bei (67.).
- **Schifffahrt besser nutzen.** Um den maritimen Standort Europa zu stärken, ist das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege weiter zu verfolgen und die Hinterlandanbindungen der Nord- und Ostseehäfen auszubauen. Gleichzeitig muss die Integration des Seeverkehrs mit anderen Verkehrsträgern verstärkt betrieben werden. (68.).

- **Informationssysteme ausbauen.** Die Bemühungen um eine noch intelligentere Begleitung der Transportkette durch übergreifende Datenströme müssen intensiviert werden. Unternehmens- und Systemgrenzen können durch elektronische, multi-modale Dokumente überwunden werden (69.).

Negative Maßnahmen

- Der Begriff der „**Grünen Korridore**“ sollte nicht nur mit dem Nachhaltigkeitsgedanken (Stau, Umweltverschmutzung) verknüpft werden (64.). Solche Korridore müssen u.a. auch dazu dienen, Investitionen zu bündeln, neue Technologien zu erproben und kapazitätssteigernde Maßnahmen einzuführen.

Handlungsempfehlungen

- Den **ursprünglichen Gedanken der „Grünen Korridore“ wieder aufnehmen**, d.h. nicht nur den Nachhaltigkeitsgedanken damit verknüpfen (64.), sondern diese Korridore – wie im Aktionsplan Logistik beschlossen – im Sinne einer „grünen Ampel“ bewusst für die Anwendung von innovativen Technologien und Pilotprojekten nutzen.
- **Kosten-Nutzen-Erwägungen:** Der Integrations- und Vernetzungsgedanke darf nicht zwanghaft und um jeden Preis in allen Bereichen durchgesetzt werden. Auch weiterhin werden im Sinne einer funktionierenden Co-Modalität Direktverkehre unter Nutzung eines Verkehrsträgers aus ökonomischer und ökologischer Sicht ihre Daseinsberechtigung im Personen- und Güterverkehr haben.
- Der Fokus sollte stärker auf eine **Optimierung der passiven Sicherheit** der Straßeninfrastruktur gelegt werden. Bei der Förderung von Infrastrukturprojekten sollte deshalb verstärkt auch die gezielte Verbesserung von Unfallschwerpunkten und auffälligen Streckenabschnitten berücksichtigt werden.
- Das satellitengestützte **Notrufsystem eCall** muss zeitnah standardisiert, die dafür notwendige Infrastruktur in den jeweiligen Ländern aufgebaut und die Fahrzeugausrüstung (z.B. durch steuerliche Anreize) gefördert werden. Dabei sind die Vorgaben des Datenschutzes zu beachten und die Freiwilligkeit bei der Nutzung des Systems strikt einzuhalten.
- Das **Satellitenavigationssystem Galileo** muss weiter vorangebracht werden (64.). Dazu ist Transparenz über Zeitplan und Nutzungsbedingungen notwendig, um Planungssicherheit für Unternehmen, v.a. im Hinblick auf die Entwicklung von Anwendungen zu schaffen. Die Finanzierung der Betriebsphase ist sicherzustellen.
- Der **Single European Sky** muss ohne Verzug umgesetzt werden. Er ist ein unentbehrlicher Beitrag zur Kapazitätserweiterung im europäischen Luftverkehr und zum aktiven Klimaschutz. Ein einheitlicher Europäischer Luftraum verringert Umwege und Warteschleifen, spart Treibstoff und bis zu 12 Prozent CO₂-Emissionen.

- Die **verbesserte Nutzung der Schifffahrt** darf sich nicht nur auf Kurzstrecken-Seeverkehre beziehen. Dazu muss sowohl das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege konsequent umgesetzt werden, als auch die Binnenschifffahrt stärker in die logistische Kette einbezogen werden. Auch die Verbesserung der Hinterlandanbindung der See- und Binnenhäfen ist hierfür eine unverzichtbare Maßnahme.
- Eine **koordinierte Implementierung technisch interoperabler Lösungen im Schienenverkehr** (wie z.B. ERTMS und TAF TSI) ist dringend erforderlich. Damit ist notwendigerweise eine Koordinierung der erforderlichen Investitionen und gleichzeitig eine bessere Abstimmung der heute noch sehr unterschiedlichen nationalen betrieblichen Prozesse (betriebliche Regelwerke) verbunden. Notwendig ist eine in diesem Sinne gezielte, integrierte Entwicklung der wichtigsten Schienenverkehrskorridore. Eine größtmögliche Finanzierung dieser Korridoraktivitäten aus TEN-V Mitteln würde einen echten Mehrwert für den europäischen Schienenverkehr bedeuten. Der Erfolg der bestehenden Projekte sollte daher durch eine stärkere Konzentration der TEN-V Mittel abgesichert werden.

Bewertung Handlungsfeld 2: Finanzierung

Positive Maßnahmen

- **Finanzierungskreislauf etablieren.** Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt die grundsätzliche Aussage der Europäischen Kommission zur notwendigen Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrssektor für Ausbau, Betrieb und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur (75.), zumal die EU-Kommission selbst auf den umfassenden Beitrag des Verkehrssektors zu den Staatseinnahmen hinweist (71.).
- **Daseinsvorsorge ernst nehmen.** Auch wenn in vielen Bereichen eine Nutzerfinanzierung eingeführt wurde, besteht immer noch eine öffentliche Finanzierungsverantwortung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere wenn politische Erwägungen die reinen Nutzen-Kosten-Analysen übersteuern (72.). Public Private Partnership (PPP) ist als Alternative zur öffentlichen Auftragsvergaben immer zum Leistungsvergleich heranzuziehen und im Fall von Effizienzvorteilen zu bevorzugen.

Negative Maßnahmen

- **Internalisierung externer Kosten noch nicht durchdacht.** Die Erhebung von höheren Infrastrukturnutzungsgebühren auf überlasteten Infrastrukturabschnitten garantiert noch keine Abhilfe hinsichtlich der eigentlichen Engpasssituation (75.). Im Gegenteil: Es werden Anreize gesetzt, die vorhandene Situation als lukrative Mehreinnahmequelle fortbestehen zu lassen. Zudem wird bei reinen Preisansätzen zur Steuerung der Verkehrsnachfrage die Qualitätskomponente der Verkehrsmittel- und Streckenwahl vernachlässigt. Übergeordnetes Ziel einer effizienten und ökologischen Verkehrsabwicklung muss sein, alle Verkehrsträger durch eine Qualitätsoffensive zu stärken.

Handlungsempfehlungen

- **Finanzbedarf umfassender thematisieren.** Die Finanzierungsthematik ist nicht nur auf Nachhaltigkeit und Umgestaltung hin zu einer Wirtschaft mit geringer Kohlenstoffintensität zu beziehen (70.). Infrastrukturerhalt und -ausbau entsprechend Handlungsfeld 1 bedarf ebenso ausreichender Finanzmittel. Die entscheidende Frage, wie die von der EU-Kommission gewünschte stärkere Nutzerfinanzierung realisiert und dabei gleichzeitig Kompensationen für neue Finanzierungsformen geschaffen werden können, muss geklärt werden.
- **Geschlossenen Finanzierungskreislauf realisieren.** Der Verkehrssektor generiert bereits heute erhebliche Einnahmen für öffentliche Haushalte. Mit Energiesteuern, Mineralölsteuer, Nutzungsgebühren etc. tragen private Haushalte und Unternehmen zu öffentlichen Budgets und damit auch zur Finanzierung der Infrastruktur bei (71.). In Zukunft muss die Verkehrspolitik stärker auf einen geschlossenen Finanzierungskreislauf hinarbeiten, in dem die Einnahmen aus dem Verkehrssektor auch tatsächlich für diesen Sektor zweckgebunden eingesetzt werden. Eine eventuelle Einführung neuer Finanzierungsinstrumente muss mit einer entsprechenden Reduzierung der bestehenden Abgabenbelastung im Verkehr einhergehen.
- **TEN-V Finanzierung aufstocken.** Die aktuell verfügbaren Finanzquellen für die TEN-V Projekte sind unzureichend. Notwendig ist neben stärkerem finanziellem Engagement der Mitgliedstaaten auch eine zielgerichtete und substanzielle Kofinanzierung der TEN-V-Projekte durch die EU, die eine echte Perspektive für die Realisierung dieser wichtigen Projekte ermöglicht.
- **Externe Effekte an der Quelle reduzieren.** Besser als die reine Anlastung externer Kosten bzw. die nachträgliche Korrektur externer Effekte ist deren Vermeidung durch Maßnahmen an der Quelle. So können beispielsweise die Zahl der Getöteten und Verletzten durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen reduziert werden; Lärmkosten können durch entsprechende Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände gemindert werden.

Bewertung Handlungsfeld 3: Technologie

Positive Maßnahmen

- **Impulse setzen durch Forschungs- und Technologiepolitik.** Gerade in den Bereichen Verkehrssicherheit, Energieeffizienz und Emissionsreduzierung können gemeinsame Anstrengungen von Politik, Wissenschaft und Unternehmen die Entwicklungspfade deutlich verkürzen. Notwendig sind vor allem offene Standards, Interoperabilität, höhere F&E-Ausgaben, klare gesetzliche Rahmenbedingungen und die Unterstützung von Best Practices (76. / 77.). Der Schwerpunkt muss hier auf den Zukunftstechnologien liegen, die auch zukünftig die Mobilität unserer Gesellschaft sichern, Alternativen zum Öl für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehr bieten sowie bezahlbare Kraftstoffe nutzbar machen helfen.
- **Standardisierung vorantreiben.** Marktdurchdringung braucht offene Standards. Gleichzeitig müssen Europäische Normen auch auf globaler Ebene etabliert werden (78). Dabei sind jedoch Parallelstandards zu

vermeiden, da sie ansonsten europäische Unternehmen auf dem Weltmarkt hemmen würden.

- **Investitionsförderung.** Der Ansatz, schnellere Marktreife durch gezielte öffentliche Förderung von Forschung, Entwicklung und Pilotprojekten herbeizuführen (79.), wird vom Deutschen Verkehrsforum ausdrücklich unterstützt.

Handlungsempfehlungen

- **Standardisierung an Vorhandenem ausrichten.** Europäische Standards dürfen nicht am Weltmarkt vorbei entwickelt werden. Außerdem müssen bereits vorhandene Standards bei der Entwicklung europäischer bzw. internationaler Standards berücksichtigt werden.
- **Anwendbarkeit fokussieren.** Fördermaßnahmen müssen strikt auf die spätere Anwendbarkeit von Innovationen ausgerichtet werden, bis hin zur groben Erarbeitung von Geschäftsmodellen.
- **Zulassungsverfahren harmonisieren.** In allen Bereichen der Technologieentwicklung und -anwendung müssen Zulassungsverfahren europaweit harmonisiert und eine gegenseitige Anerkennung der Zulassungen zwischen den jeweiligen nationalen Institutionen ermöglicht werden. Speziell für Schienenfahrzeuge besteht hier dringender Handlungsbedarf.
- **Nutzerverhalten einbeziehen.** Der Nutzer und hier insbesondere seine Verkehrsmittelwahl und seine Zahlungsbereitschaft sind essentiell für eine wirksame Technologiepolitik. Forschung und Entwicklung dürfen nicht am Anwender vorbei vollzogen werden (siehe auch Handlungsfeld 5 Verbraucherpolitik).
- **Vorrang für marktgetriebene Lösungen.** Am Markt entstandene Lösungen entsprechen den Bedürfnissen der Nutzer in der Regel am besten und sind daher politisch getriebenen Lösungen vorzuziehen. Marktgetriebene Lösungen dürfen nicht durch nachträgliche politische Regulierung beeinträchtigt werden. Sollte die Politik regulierende Maßnahmen für erforderlich halten, muss dies auf Basis umfassender Nutzen-Kosten-Analysen und einer entsprechenden Priorisierung von Maßnahmen in einem transparenten Entscheidungsverfahren unter Konsultation aller Betroffenen erfolgen. Um unnötige Mehrkosten zu vermeiden, ist dabei den Produktzyklen der Industrie Rechnung zu tragen.

Bewertung Handlungsfeld 4: Rechtsrahmen

Positive Maßnahmen

- **Marktöffnungsprozess weiter vorantreiben.** Der Erfolg der europaweiten Liberalisierung muss fortgesetzt werden (80.), um die positiven Auswirkungen auf die Qualität und Innovation im Verkehrssektor auszubauen und öffentliche Haushalte zu entlasten. Dazu bedarf es der wirksamen Durchsetzung der vorhandenen Wettbewerbsregeln (81.) in allen EU-Mitgliedsstaaten.
- **Verwaltungsaufwand reduzieren.** Es ist richtig, die Unternehmen von unnötigem Verwaltungsaufwand zu entlasten und Verfahren effizienter zu gestalten (81.). Bestehende und zukünftige Gesetzesinitiativen sollten daher immer auf ihren bürokratischen Aufwand geprüft werden.

- **Faire Wettbewerbsbedingungen schaffen.** Vordringliche Aufgabe der EU ist es, die Wettbewerbsbedingungen in Europa über den reinen Marktzugang hinaus anzugleichen. In den Mitgliedstaaten muss ein einheitlicher EU-Rechtsrahmen gelten, v.a. für Umweltschutzauflagen, Arbeitsbedingungen, Sicherheitsstandards und Nutzerrechte (82.).

Negative Maßnahmen

- Mit einem **transnationalen Infrastrukturmanager** für den Schienenverkehr (83.) würde überflüssigerweise eine zusätzliche Institution geschaffen. Dies läuft dem eigentlichen Anliegen der EU zum weiteren Bürokratieabbau entgegen. Die Verfügbarkeit von Trassen und der diskriminierungsfreie Netzzugang sind durch die nationalen Infrastrukturbetreiber zu gewährleisten. Dies ist durch die nationalen Regulierungsbehörden sicherzustellen und muss von staatlicher Seite garantiert werden.

Handlungsempfehlungen

- **Durchsetzung des vorhandenen EU-Rechtsrahmens.** Vor der Implementierung neuer Rechtsvorschriften sollte der vorhandene Rechtsrahmen ausgeschöpft werden. Darunter fallen auch die Überprüfung und die Durchsetzung einer gleichmäßigen und adäquaten Umsetzung der EU-Vorgaben bis hin zur Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren. Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei der Liberalisierungsrichtlinie für den Schienengüterverkehr, da die faktischen Zugangsmöglichkeiten in den EU-Staaten höchst unterschiedlich ausgestaltet sind. Die Europäische Kommission ist gefordert, stärkeren politischen Druck auf alle Mitgliedstaaten auszuüben, um eine EU-weit einheitliche Marktöffnung im Schienengüterverkehr zu erreichen. Außerdem muss die EU-Kommission ihren Gesetzesvorschlag zur Öffnung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte rasch vorlegen.
- **Effektive Regulierungsbehörden einsetzen.** In den EU-Mitgliedstaaten sind die nationalen Regulierungsbehörden mit adäquaten Kompetenzen auszustatten, um die Einhaltung fairer Marktzugangsbedingungen zu gewährleisten. Wichtig ist, das richtige Gleichgewicht zu finden, um keine Überregulierung einzuführen.
- **Sicherheitsauflagen nicht als Marktschutz missbrauchen.** Die Europäische Kommission muss sicherstellen, dass Safety- und Security-Standards nicht protektionistisch von EU-Mitgliedsstaaten missbraucht werden.
- **Die fristgerechte Umsetzung** und der Umsetzungsgrad müssen auch bei neuen Vorschriften zeitnah überprüft werden, damit Verzögerungen künftig unterbleiben.

Bewertung Handlungsfeld 5: Verbraucherpolitik

Positive Maßnahmen

- **Aufklärung, Sensibilisierung und Information der Nutzer.** Nachhaltige Transportentscheidungen bedürfen einer gezielten Information und Einbeziehung der Verbraucher (84./ 85.). Transparenz und Nachvollziehbarkeit politischer Entscheidungen sind der Garant für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen.

Handlungsempfehlungen

- Der **Ansatz der Mobilitätserziehung** kommt in der Mitteilung der Europäischen Kommission zu kurz. Bereits in Kindergärten und Schulen müssen die zukünftigen Nutzer an das Thema Mobilität herangeführt werden. Dabei gilt es, den heranwachsenden Verbraucher neutral über die einzelnen alternativen Formen der Mobilität zu informieren und damit eine möglichst objektive Entscheidungsgrundlage zu liefern. Die Europäische Union sollte europaweite Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagnen initiieren und fördern, die der Verkehrserziehung in allen Alters- und Nutzergruppen dienen.
- Ebenso kann **betriebliches Mobilitätsmanagement** den Verbraucher bei seiner beruflichen Mobilität unterstützen. Der Arbeitgeber kümmert sich in diesem Fall gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und anderen Partnern vor Ort um eine individuelle Mobilitätsberatung und daraus abgeleitet um eine Mobilitätslösung, die zu den Individuen passt.
- **Die Mündigkeit des Bürgers akzeptieren.** Der Bürger muss die freie Entscheidung über seine Mobilitätsform behalten. Soft Policies werden unserer liberalen Gesellschaft eher gerecht, als harte Vorschriften. Der Verbraucher braucht zudem attraktive Alternativen, die nicht nur im Preis, sondern auch in der Leistung zu seiner Nachfrage passen. Eine reine Preispolitik bleibt daher ohne nachhaltige Wirkung.
- **Verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme und Dokumente weiterentwickeln.** Das Thema transportkettenübergreifende Informationssysteme und Dokumente ist bereits in Bewegung. Bei neuen Maßnahmen und Projekten muss das bisher Erreichte daher unbedingt im Blick gehalten und einbezogen werden. Das elektronische Ticket im Personenverkehr oder die Radio Frequency Identification (RFID) im Güterverkehr sind nur zwei Beispiele, die Transportketten schneller und effektiver bzw. einfacher machen – stets unter Beachtung der Fragen des Datenschutzes und der Datensicherheit.

Bewertung Handlungsfeld 6: Koordination und Verwaltung

Positive Maßnahmen

- **Leistungsfähige Entwicklung und Umsetzung der Verkehrspolitik.** Politik und Verwaltung müssen solide Planungsleistungen, ausreichende Finanzierung und eine geeignete Regulierung liefern (87.).
- **Koordinierung optimieren.** Verkehrspolitische Rahmensetzung und die Umsetzung konkreter Maßnahmen finden auf unterschiedlichen Ebenen statt. Daher ist eine enge Abstimmung zwischen den einzelnen Instituti-

onen erforderlich, damit die Umsetzung auch den Vorgaben entspricht (88.).

- **Vorhandene Kompetenz nutzen.** Koordination bedeutet auch, das vor Ort vorhandene Wissen und die dortige Kompetenz zu nutzen und in den EU-Rechtsrahmen einzubeziehen (88.).

Negative Maßnahmen

- **Stadtverkehr ist vordringliche Aufgabe der Kommunen.** Der von der EU angedachte Rahmen für Stadtverkehrspolitik muss mit dem Prinzip der Subsidiarität vereinbar sein.

Handlungsempfehlungen

- **Subsidiarität wahren.** Die Umsetzung von Maßnahmen auf nachgeordneten Ebenen unterliegt dem Subsidiaritätsprinzip. In jedem Fall sollte das Wissen der ausführenden Ebene genutzt werden, um den Rechtsrahmen zielsicher und anwendbar zu halten. Nachgeordnete Einheiten dürfen nicht entmündigt werden.
- In Bezug auf die **EU-Politik im urbanen Bereich** müssen daher alle Maßnahmen eindeutig an den Kompetenzen der drei Akteure – EU, Kommunen, Verkehrsunternehmen – ausgerichtet werden; dies gilt v.a. für den Zugang zu überlasteten Infrastrukturen und Ballungsgebieten (88.). Die Europäische Kommission ist gefordert, den Informationsaustausch zwischen den Städten zu unterstützen, Behörden zu vernetzen, Forschung zu fördern und Standards zu harmonisieren. Die Städte und Kommunen müssen die Infrastruktur für alle Nutzer optimieren, die Versorgungsfunktion gewährleisten und ihre Planung verbessern. Die Verkehrswirtschaft muss ihre Fahrzeugauslastung erhöhen, Umwelttechnologien weiterentwickeln und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern.

Bewertung Handlungsfeld 7: Globaler Kontext

Positive Maßnahmen

- **Europäische Interessen vertreten.** Die europäische Mobilitätskultur gilt weltweit als vorbildlich. Umso wichtiger ist es, die erfolgreichen Ansätze auch außerhalb Europas und hier vor allem bei den Nachbarstaaten an den Grenzen der EU voranzubringen. Auf globaler Ebene sollte die EU ihre verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Interessen selbstbewusst vertreten (89.). Dies ist mit dem Durchsetzen europäischer Standards wie z.B. dem Signalsystem ETCS / ERTMS bereits erfolgt.
- **Eine Stimme für Europa.** Die Mitgliedstaaten der EU müssen in den internationalen Institutionen mit einer Stimme sprechen, um damit die gemeinsamen Interessen effektiver durchzusetzen und den europäischen Gemeinschaftsgedanken besser vorzubringen (92.).
- **Europa vernetzen.** Die Infrastruktur der EU muss sich nicht nur an den Mitgliedstaaten ausrichten, sondern die Vernetzung mit den Hauptachsen der Nachbarregionen vorantreiben (91.).

Handlungsempfehlungen

- **Endlichkeit der Finanzquellen im Blick halten.** Die Einbindung der EU in außereuropäische Verkehrsnetze sollte von der EU unterstützt werden. Dabei müssen jedoch die beschränkten finanziellen Ressourcen der EU und der Mitgliedstaaten beachtet werden, die eine klare Priorisierung erfordern. Die gemeinschaftlichen Maßnahmen der TEN-V dürfen nicht ins Hintertreffen geraten. Gleichzeitig muss deutlich werden, wie wichtig Verkehrsinvestitionen für die globale Wettbewerbsfähigkeit Europas sind.
- **Europas Präsenz in internationalen Organisationen stärken.** Die Europäische Union hat bisher meist nur Beobachterstatus in den zentralen internationalen Organisationen. Die EU-Mitgliedstaaten sind gefordert, sich hier für eine stärkere Rolle der EU einzusetzen. Gleichzeitig ist es aber auch Aufgabe der Europäischen Kommission, die Aktivitäten der EU-Mitgliedstaaten in diesen Organisationen stärker zu koordinieren, wenn gemeinschaftliche Interessen betroffen sind.

Fazit

Die vorliegende Mitteilung der Europäischen Kommission KOM(2009) 279/4 „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ lässt in weiten Teilen eine stringente strategische Ausrichtung vermissen. Die eindeutige Trennung von Trendbeschreibungen, Rahmenbedingungen, Zielen und Maßnahmen ist nicht immer gegeben. Außerdem werden wesentliche Themen wie z.B. die Stärkung von Co-Modalität, eine verbesserte Qualität des Mobilitätsangebots oder die Befriedigung der Kundenansprüche nur unzureichend bzw. überhaupt nicht angesprochen.

Nach Auffassung des Deutschen Verkehrsforums muss sich die strategische Ausrichtung des von der EU-Kommission angekündigten Weißbuchs zur Verkehrspolitik 2010 – 2020 insbesondere an folgenden Parametern orientieren:

- **Co-Modalität:** Die gegenseitige Ergänzung und das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger unter Ausnutzung ihrer spezifischen Stärken muss das Fundament einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik bilden. Ein leistungsfähiger europäischer Transportmarkt braucht alle Verkehrsträger. Sie müssen nach dem Prinzip der „Co-Modalität“ partnerschaftlich und arbeitsteilig in ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem integriert werden.
- **Infrastruktur:** Entscheidende Voraussetzungen für eine funktionierende Co-Modalität ist eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Um die Umwelt zu schonen, den Standort Europa wettbewerbsfähig zu halten und die globale Arbeitsteilung für Europa zu nutzen, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Daher müssen die TEN-V ausreichend und fokussiert, d.h. ohne nationalen und regionalen Proporz, finanziert werden. Das bis 2013 vorgesehene Budget der EU für die TEN-V-Projekte muss ebenso wie der Anteil der Kofinanzierung nationaler Investitionen durch europäische Mittel aufgestockt werden.
- **Qualität:** Das Qualitätsniveau der Verkehrsdienstleistungen ist ein ausschlaggebendes Entscheidungskriterium für die Nutzer. Daher ist auch die EU gefordert, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Wirtschaft im Streben nach qualitativ hochwertigen Leistungen zu unterstützen, z.B. durch Fördermaßnahmen oder Verbreitung von Best Practices.
- **Nachhaltigkeit:** Die erfolgreiche Entkopplung von Verkehrsleistung und Emissionen muss weiter vorangetrieben werden – durch den Einsatz stetig verbesserter Technologien, gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, optimierte Transportprozesse und durch Eigeninitiative der Verkehrswirtschaft. Im ursprünglichen Sinne von Nachhaltigkeit – als Miteinander von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft – müssen künftige Klimaschutzmaßnahmen mit Augenmaß betrieben werden. D. h. die Erfordernisse des Klimaschutzes und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätswirtschaft sind in Einklang zu bringen. Außerdem dürfen Klimaschutzmaßnahmen den Standort Europa im globalen Wettbewerb nicht benachteiligen; europäische Insellösungen sind in ihrer ökologischen Wirkung beschränkt und verzerren den Wettbewerb.
- **Effizienz:** Um Mobilität noch Ressourcen schonender und ökonomischer organisieren zu können, muss die Aufmerksamkeit nicht nur auf die Steigerung der Energieeffizienz und neue Energiequellen, sondern auch auf die Möglichkeiten zur Steigerung der Transporteffizienz ge-

richtet werden. In Frage kommen dafür z.B. eine bessere Nutzung vorhandener Infrastrukturen durch intelligenten Telematiksysteme, eine noch höhere Auslastung von Fahrzeugen oder die Förderung von Best Practices.

- **Innovation:** Angesichts knapper Finanzmittel muss die europäische Forschungspolitik noch zielgerichteter auf die Anforderungen einer zukunftsgerechten nachhaltigen Mobilität ausgerichtet werden. Sinnvoll wäre dabei die Etablierung eines Sachverständigengremiums im Sinne eines „Think Tanks“, um die EU und ihre Mitgliedstaaten bei der Identifikation von notwendigen Forschungsschwerpunkten zu unterstützen.
- **Sicherheit der Lieferkette:** Zu einem überzeugenden Mobilitätskonzept gehört auch ein praxismgerechter und wirkungsvoller Schutz der Transportketten vor Terrorangriffen. Ein europäisches Sicherheitsregime muss die Sicherheit im Güterverkehr verbessern, ohne die Effizienz der Logistikkette und den freien Warenverkehr im EU-Binnenmarkt zu gefährden. Dazu ist es notwendig, die EU-Außengrenzen abzusichern, staatliche und privatwirtschaftliche Sicherheitsinitiativen zu verzahnen, globale Standards zu unterstützen und Anreize für Unternehmen zu schaffen. Nur so kann der 100%-Scanning-Vorschrift der USA wirksam entgegengetreten werden.
- **Verkehrssicherheit:** Jegliche Anstrengungen zur Verbesserung der Mobilität muss die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer stets als einen zentralen Aspekt mit berücksichtigen. Hierbei sollte besonderes Augenmerk auf die Verkehrserziehung, die Optimierung der Infrastruktur, den Einsatz innovativer Verkehrssysteme sowie intelligente Fahrerassistenzsysteme gerichtet werden.
- **Nutzerverhalten:** Die Verbraucherpolitik der EU-Kommission muss das Verhalten und die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer stärker als bisher berücksichtigen. Voraussetzung für den Erfolg von Verkehrsdienstleistungen sind grundlegende Marktforschung und eine stringente Ausrichtung auf die Umsetzung der Ergebnisse am Markt.
- **Bezahlbarkeit:** Die europäische Verkehrspolitik muss darauf ausgerichtet sein, Transportkostensteigerungen zu vermeiden und staatlich administrierte Verteuerung von Mobilität zu verhindern. Neue verkehrspolitische Maßnahmen müssen daher stets die bereits bestehende Abgabenbelastung des Verkehrs berücksichtigen.

Werden die genannten Lücken abgedeckt und Kritikpunkte korrigiert, dann kann das künftige Weißbuch zur Verkehrspolitik 2010 – 2020 tatsächlich einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Mobilitätsstandort Europa voranzubringen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Europas zu stärken.