



DIE EUROPÄISCHE
UNION ERKLÄRT

Verkehr

Vernetzte
Mobilität für die
Bürgerinnen
und Bürger
und Unternehmen
Europas

Wettbewerbsfähige Verkehrssysteme sind unverzichtbar, damit sich Europa in der Welt behaupten kann, und sie sind ein Schlüsselfaktor für das Wirtschaftswachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Alltag.

DIE EUROPÄISCHE UNION ERKLÄRT

Diese Veröffentlichung ist Teil einer Schriftenreihe, in deren Rahmen die Aktivitäten der EU in unterschiedlichen Politikfeldern, die Gründe und die Ergebnisse ihrer Tätigkeit erläutert werden.

Sie können die Veröffentlichungen der Reihe hier herunterladen:

http://europa.eu/pol/index_de.htm

<http://europa.eu/!qf86pN>

Wie funktioniert die EU?

Europa in 12 Lektionen

Europa 2020: Europas Wachstumsstrategie

Die Gründerväter der EU

Allgemeine und berufliche Bildung, Jugend und Sport

Außen- und Sicherheitspolitik

Banken und Finanzen

Beschäftigung und Soziales

Betrugsbekämpfung

Binnenmarkt

Digitale Agenda

Energie

Erweiterung

Forschung und Innovation

Gesundheitswesen

Grenzen und Sicherheit

Handel

Haushalt

Humanitäre Hilfe und Katastrophenschutz

Internationale Zusammenarbeit und Entwicklung

Justiz, Grundrechte und Gleichstellung

Klimaschutz

Kultur und audiovisuelle Medien

Landwirtschaft

Lebensmittelsicherheit

Meerespolitik und Fischerei

Migrations- und Asylpolitik

Regionalpolitik

Steuern

Umwelt

Unternehmen

Verbraucher

Verkehr ✕

Wettbewerb

Wirtschafts- und Währungsunion und der Euro

Zoll

INHALT

Warum braucht die EU
eine Verkehrspolitik? 3

Wie funktioniert
die Verkehrspolitik der EU? 6

Was bewirkt
die Verkehrspolitik der EU? 8

Die wichtigsten Verkehrsträger... 10

Die Zukunft
der EU-Verkehrspolitik 18

Weitere Informationen 20

Die Europäische Union erklärt: Verkehr

Europäische Kommission

Generaldirektion Kommunikation

Bürgerinformation

1049 Brüssel

BELGIEN

Letzte Aktualisierung: November 2014

Deckblatt und Bild auf Seite 2:

© iStockphoto.com/nadla

20 S. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-79-42775-6

doi:10.2775/12702

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der
Europäischen Union, 2014

© Europäische Union, 2014

Nachdruck gestattet. Für die Verwendung oder
Reproduktion einzelner Fotos muss die Genehmigung
direkt beim Urheberrechtsinhaber eingeholt werden.

Warum braucht die EU eine Verkehrspolitik?

Zur Förderung von Handel und Wirtschaftswachstum wie auch zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohlstand braucht Europa gut ausgebaute, belastbare Verkehrsverbindungen. Die Verkehrsnetze sind das Rückgrat der Lieferketten und die Grundlage jeder Volkswirtschaft. Sie sind unverzichtbar für die flächendeckende Verteilung von Gütern und für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Durch sie werden auch entlegene Orte zugänglich, sie bringen Menschen zusammen und vernetzen sie, und nicht zuletzt sind sie der Garant unserer hohen Lebensqualität.

Der Verkehrssektor ist ein Eckstein des europäischen Integrationsprozesses und leistet einen wichtigen Beitrag zur Schaffung und Vollendung des für die Förderung von Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum so wichtigen Binnenmarktes. Diesem Bereich, einem der ersten gemeinsamen Politikfelder der heutigen Europäischen Union, wurde von Beginn an eine wichtige Rolle bei der Umsetzung von drei der vier Grundfreiheiten – freier Warenverkehr, Dienstleistungsfreiheit und Personenfreizügigkeit – eines gemeinsamen Marktes gemäß den Römischen Verträgen des Jahres 1957 zuteil.

Ohne reibungslose Verkehrsverbindungen und Verkehrsnetze gäbe es eine solche Freizügigkeit nicht. Aus diesem Grund hatte in der EU-Verkehrspolitik der Abbau von Hemmnissen zwischen den Mitgliedstaaten schon immer Priorität, damit ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum mit fairen Bedingungen für den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern – Straße, Schiene, Luftverkehr und Schifffahrt – entstehen kann.

In den vergangenen 60 Jahren hat sich der Verkehrssektor in der EU wesentlich weiterentwickelt. Nach wie vor trägt er in erheblichem Umfang zu Wohlstand und Beschäftigung in Europa bei. Die Verkehrsbranche bietet inzwischen etwa 10 Millionen Menschen Beschäftigung – 4,5 % der Gesamtbeschäftigung in der EU. Der Beitrag des Sektors zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) beläuft sich in etwa auf dieselbe Höhe. Reibungslose Verkehrsverbindungen sind darüber hinaus für den Exporterfolg der EU wichtig: 90 % des Außenhandels der EU werden über die Schifffahrt abgewickelt.

Viele europäische Unternehmen konnten sich im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und -logistik und der Produktion von Verkehrsmitteln als Weltmarktführer etablieren. Und die Haushalte in der EU geben inzwischen 13,5 % ihres Einkommens für verkehrsbezogene Waren und Dienstleistungen aus, z. B. für Zeitfahrtausweise für die Bahn, für Ferien- und dienstliche Flugreisen. Damit sind die Transportkosten der zweitgrößte Posten im Budget der Haushalte, gleich nach den Kosten für das Wohnen.

In den letzten Jahrzehnten konnte durch die Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik der EU-Binnenmarkt im weiteren Sinne umfassend gestärkt werden, indem zuvor durch öffentliche Monopole beherrschte nationale Märkte, wie der Flug- und Schienenverkehr, geöffnet wurden.

Des Weiteren werden Zugangshürden, unnötigerweise voneinander abweichende technische Normen und Verwaltungsvorschriften und Wettbewerbsverzerrungen in der EU – in den Bereichen Preisfindung, Steuern und sonstige Abgaben – schrittweise beseitigt. Ziel ist die Schaffung eines echten einheitlichen europäischen Verkehrsraums für alle Verkehrsträger gleichermaßen.

In Bereichen wie dem Flugverkehr konnte dieses Ziel bereits weitgehend erreicht werden. Dort führte eine in den 1990er Jahren eingeleitete Politik der Marktliberalisierung zu einer Ära beispiellosen Wachstums.

Eine Liberalisierung der Märkte allein reicht jedoch nicht aus, um die Ziele der Europäischen Union zur Verbesserung der Reisemöglichkeiten in ganz Europa und zur Bereitstellung hochwertiger Verkehrsdienstleistungen sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für Unternehmen zu erreichen.

Ebenso wichtig ist die EU-weite Erweiterung, Modernisierung und Vereinheitlichung der Infrastruktur, damit nahtlos ineinander übergehende, grenzüberschreitende Verkehrsnetze über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg entstehen können. Daher wurde die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes 1992 auch im Maastrichter Vertrag festgeschrieben. Zusätzlich führte dieser Vertrag Umweltschutzanforderungen in die Verkehrspolitik ein, die als Instrument dazu beitragen soll, den Binnenmarkt zu vollenden.

Die Verkehrspolitik der EU hat darüber hinaus die Aufgabe, die Bürgerinnen und Bürger auf Reisen zu unterstützen und zu schützen. Einer der Erfolge in diesem Zusammenhang ist die Festschreibung und Achtung der Rechte von Reisenden. Bei Verspätungen ist es nun nicht mehr Sache der Passagiere selbst, den Grund dafür in Erfahrung zu bringen. Sie haben ein Recht darauf, informiert zu werden, und sie wissen, dass sie dieses Recht gegenüber dem Beförderungsunternehmen einfordern können. Außerdem stehen Passagieren mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität besondere Leistungen zu.

Die EU ist die erste und einzige Region der Welt, in der Passagiere über alle Verkehrsträger hinweg umfassende und integrierte Grundrechte genießen.

Die Passagierrechte ruhen auf drei Eckpfeilern: Diskriminierungsfreiheit, genaue, zeitgerechte und zugängliche Informationen sowie unverzügliche und angemessene Hilfeleistungen.



Laden Sie sich hier die Passagierrechte-App der Europäischen Kommission herunter:

<http://europa.eu/!VJ79Wh>

Die EU-Politik hat zudem ihren Teil dazu beigetragen, dass der Verkehr umweltschonender und insgesamt effizienter und sicherer geworden ist. Die EU kann in diesem Zusammenhang sowohl in technischer als auch in regulatorischer Hinsicht für alle Hauptverkehrsträger – Straße, Schiene, Luft und Wasser – Fortschritte vorweisen.

Verkehrsgeschichtlicher Exkurs

Der Verkehrssektor gehörte zu den ersten gemeinsamen Politikbereichen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Begründet wurde diese Politik in den Römischen Verträgen.

Die Substanz einer gemeinsamen Verkehrspolitik war dort jedoch nicht festgelegt. Folglich oblag es den Mitgliedstaaten, sich auf die Inhalte und Ziele einer solchen Politik zu einigen. Dieser Prozess verlief bis in die 1980er Jahre hinein sehr schleppend, im Wesentlichen deshalb, weil die Regierungen nur ungern die Kontrolle über ihre nationalen Verkehrsnetze abgeben wollten, aber auch aufgrund unterschiedlicher Vorschriftenwerke und Verkehrsstrukturen, die zwischen den Ländern zum Teil erheblich voneinander abwichen.

Nach wenigstens 25 Jahren legislativen Stückwerks sah es das Europäische Parlament an der Zeit, ein Zeichen zu setzen, und ging den ungewöhnlichen Weg, beim Europäischen Gerichtshof eine Untätigkeitsklage gegen die Verzögerungspolitik des Ministerrates einzureichen. Das Urteil des Gerichtshofs im Mai 1985 gab den erforderlichen politischen Impuls: Endlich ging die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik voran.

Auf das Urteil des Gerichtshofs von 1985 folgte kurz darauf ein Weißbuch der Europäischen Kommission über die Vollendung des Binnenmarktes. In diesem Weißbuch wurde unter anderem auch speziell der Bereich Verkehr behandelt, unter Nennung bestimmter Ziele, die bis 1992 erreicht werden sollten.



Die Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik hat zu besseren, schnelleren Transportmöglichkeiten geführt.

1986: Durch die Einheitliche Europäische Akte wurde die im Zusammenhang mit der Luft- und Seeverkehrspolitik geltende Einstimmigkeitsregel durch die Abstimmung mit qualifizierter Mehrheit ersetzt, um die Pattsituationen zurückliegender Jahrzehnte zumindest teilweise zu entschärfen.

1992: Der Maastrichter Vertrag legte den Grundstein für die transeuropäischen Netze und führte Umweltschutzanforderungen in die Verkehrspolitik ein. Diese Entwicklung wurde durch das Weißbuch der Kommission jenes Jahres über die gemeinsame Verkehrspolitik gestärkt.

Im Weißbuch wurde nachdrücklich auf die Bedeutung des Prinzips nachhaltiger Mobilität wie auch des Ziels einer Öffnung der Verkehrsmärkte für den Wettbewerb hingewiesen.

So waren im Jahr 1992 die Grundlagen einer gemeinsamen Verkehrspolitik gelegt.

1997: Mit dem Vertrag von Amsterdam einigte man sich auf weitere Umweltschutzmaßnahmen für das Verkehrswesen. Das Europäische Parlament erhielt für nahezu alle Aspekte der Verkehrspolitik Mitentscheidungsrechte, gemeinsam mit dem Rat.

In den darauffolgenden Jahren untersuchte die Kommission nationale und regionale Unterschiede bei den Kosten, Abgaben und der Preisfindung im Verkehrssektor, um ein besseres Wettbewerbsklima zu schaffen.

Wegmarken in der EU-Verkehrspolitik

2001: Ein weiteres Weißbuch zeigte ein entschlosseneres Bemühen um eine umweltbewusste Verkehrspolitik als Möglichkeit auf, das ungleiche Wachstum der verschiedenen Verkehrsträger, Staus und Engpässe auf Europas Straßen und Schienen und steigende Umweltfolgen anzugehen.

Es wurden ein massiver Anstieg des Verkehrsaufkommens, speziell auf der Straße und in der Luftfahrt, sowie wachsende Gesundheits- und Umweltprobleme aufgrund zunehmender Umweltverschmutzung prognostiziert.

2006: Im Rahmen einer Fortschrittskontrolle wurde offensichtlich, dass mehr getan werden musste, um die negativen Folgen des Verkehrs im Hinblick auf den Energieverbrauch und die Umweltqualität zu bekämpfen. Vorgeschlagen wurden Maßnahmen wie ein Frachtlogistikplan, intelligente Systeme für einen umweltschonenderen und effizienteren Verkehr und ein Plan zum Ausbau der Binnenschifffahrt.

2011: In einem Folge-Weißbuch („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“) lag der Schwerpunkt auf den noch ausstehenden Maßnahmen zur Vollendung des Binnenmarktes für Verkehr. In diesem Dokument sind unter anderem folgende Maßnahmen spezifiziert:

- Aufbau integrierter Verkehrsnetze für eine bessere Verflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel oder Verkehrsträger;
- Schaffung multimodaler Hubs (oder „Knotenpunkte“) und Beseitigung von langjährigen technischen, administrativen oder kapazitätsmäßigen Engpässen;
- Verbesserung der Infrastruktur in Ländern, die der EU nach 2004 beigetreten sind;
- Unterstützung von Forschung, Innovation, Investitionen in den Verkehrssektor für eine vom Erdöl unabhängige Zukunft und zur Vorbereitung des Sektors auf die Erfüllung ambitionierter Dekarbonisierungsziele ohne Mobilitätseinbußen.

Wie funktioniert die Verkehrspolitik der EU?

Im Sinne der Vollendung des europäischen Binnenmarktes ist es unerlässlich, dass die Verkehrsnetze über alle 28 Mitgliedstaaten der EU hinweg nahtlos ineinander übergehen.

Fehlende Verbindungsstücke müssen gebaut und die zahlreichen technischen und administrativen Hemmnisse beseitigt werden, die einen reibungslosen Verkehrs- und Handelsfluss behindern und unnötige Engpässe im europäischen Verkehrssystem verursachen. Auch ist es häufig erforderlich, nationale verkehrspolitische Unterschiede aufzulösen, die unter Umständen zu Wettbewerbsverzerrungen führen, sowie Marktzugangshemmnisse abzubauen.

Das übergeordnete Ziel besteht in der Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der – durch die Optimierung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssektors zum Vorteil aller – zu einer dauerhaften Wettbewerbsfähigkeit Europas beitragen soll.

Damit dies gelingt, muss der Zugang zu hochwertiger Verkehrsinfrastruktur und exzellenten Verkehrsdienstleistungen auf der Grundlage von Forschung, Innovation und einer soliden, langfristigen Finanzierung gewährleistet sein.

Rechtsvorschriften

Die legislativen Initiativen zur Schaffung des europäischen Binnenmarktes, die in den 1980er Jahren ihren Anfang nahmen, stellten einen verkehrspolitischen Wendepunkt dar. Seitdem wurde und wird auf die Erleichterung einer grenzüberschreitenden Verbringung von Waren und Dienstleistungen hingearbeitet.

Dabei gilt es nicht nur, grenzüberschreitende Barrieren zu überwinden, sondern auch die Integration nationaler Märkte voranzubringen. Durch eine entsprechende verkehrspolitische Gesetzgebung sollen zudem ein freier Zugang zu Märkten und Infrastrukturen sowie technische Kompatibilität – z. B. beim rollenden Material im Schienenverkehr – erreicht und sonstige technische und administrative Wettbewerbshemmnisse abgebaut werden. Das Ergebnis ist ein EU-weiter Anstieg des Bruttoinlandprodukts (BIP), da mehr Reisende und Fracht transportiert werden können.

Andererseits ist der freie Marktzugang durch EU-weite Vorschriften in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten im Lkw-Frachtverkehr, garantierte, für alle Verkehrsträger geltende Passagierrechte und soziale Gerechtigkeit unter Bedingungen, die eine faire und offene Wettbewerbsumgebung schaffen, reguliert.

Zu den wegweisenden Rechtsvorschriften der EU im Verkehrssektor gehören die drei Eisenbahnpakete, mit denen eine schrittweise Liberalisierung der nationalen Eisenbahnmärkte eingeleitet wurde, die „Kabotage“-Gesetze für den Straßengüter- und Seefrachtverkehr (Transport von Gütern oder Passagieren innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen) und die zwei Verordnungspakete zum einheitlichen europäischen Luftraum, durch die ein europäischer Luftraum entstehen soll, der einheitlichen Luftverkehrsbestimmungen unterliegt.

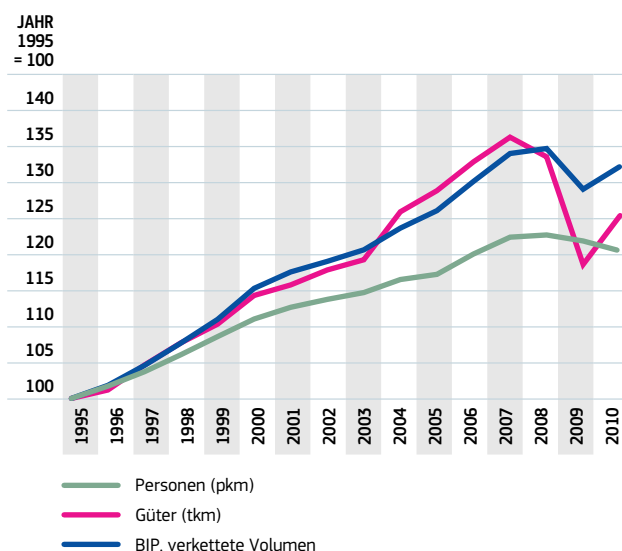
Infrastruktur

Derzeit ist die Verkehrsinfrastruktur in Europa nicht homogen entwickelt. In vielen Ländern, die der EU in den letzten Jahren als vollwertige Mitglieder beigetreten sind, existieren keine Schienennetze, die speziell auf Hochgeschwindigkeitszüge ausgelegt sind, und auch das Autobahnnetz ist im Schnitt deutlich weniger entwickelt als in den langjährigen Mitgliedstaaten. Nicht nur müssen fehlende Anschlüsse gebaut werden, sondern ein Großteil der Verkehrsinfrastruktur muss darüber hinaus erweitert und modernisiert werden.

An dieser Stelle kommt das transeuropäische Verkehrsnetz, auch TEN-V, ins Spiel: ein langfristiges und ehrgeiziges Projekt, um den derzeitigen Flickenteppich nationaler Verkehrsnetze zu modernisieren und zu einem reibungslos funktionierenden Netz zu verknüpfen, das alle Ecken Europas miteinander verbindet und alle Formen des Transports in idealer Weise nutzbar macht.

Mit dem TEN-V beabsichtigt die EU die Einrichtung eines Kernnetzes bis 2030. Bis dahin sollen fehlende grenzüberschreitende Anschlüsse hergestellt sein und das Verkehrsnetz „intelligenter“ werden. Es gelten hierbei

WACHSTUM IM VERKEHRSSSEKTOR IN DER EU



Fristen, damit sichergestellt ist, dass alle Projekte, die im Zusammenhang mit dem Kernnetz stehen, vorrangig umgesetzt werden.

Das Kernnetz wird auf nationaler und regionaler Ebene durch ein gut ausgebautes Straßennetz getragen werden, das als Zubringer zum Kernnetz dient. Über Normen wird gewährleistet sein, dass Züge, Schiffe, Flugzeuge, Lkw und Pkw die Infrastruktur sicher und ohne technische Probleme nutzen können.

Auch wird diesem Kernnetz bei der Verkehrsfinanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ im Zeitraum 2014-2020 (siehe den Abschnitt weiter unten) Priorität eingeräumt werden.

Bis zum Jahr 2050 soll Schritt für Schritt erreicht werden, dass die überwiegende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas weniger als 30 Minuten Fahrzeit von diesem umfassenden Verkehrsnetz entfernt ist. Nicht nur die Reisezeit wird sich verkürzen, sondern das Reisen wird auch sicherer und weniger stauanfällig vonstatten gehen.

Einer der beeindruckendsten Erfolge des TEN-V ist die Øresund-Brücke zwischen Malmö und Kopenhagen, die längste Straßen- und Eisenbahnbrücke Europas, welche die nordischen Staaten mit Mitteleuropa verbindet.

Dieser Verkehrsanschluss hat zu einem verkehrswirtschaftlichen Wachstum auf beiden Seiten geführt und ganz wesentliche Vorteile für die regionale Entwicklung vor Ort mit sich gebracht. Seit der Eröffnung der Brücke vor mehr als einem Jahrzehnt hat der Schienenverkehr um mehr als 200 % zugenommen.

Forschung und Innovation

Die EU betrachtet die Forschung im Bereich eines ressourceneffizienten, umweltschonenden Verkehrswesens über alle Verkehrsträger hinweg als einen wichtigen Teil ihrer Verkehrspolitik. „Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr“ wurde als Bestandteil der



Die Øresund-Brücke ist die längste Straßen- und Eisenbahnbrücke Europas.

Projektfinanzierung im Rahmen des EU-Forschungsprogramms Horizont 2020 im Zeitraum 2014-2020 als große Herausforderung erkannt: Es muss gewährleistet sein, dass sich Europa im Verkehrswesen weiterhin technologisch an der Spitze der Entwicklung bewegt.

Der technologische Fortschritt ist die Grundlage für eine erfolgreiche Zukunft des Verkehrswesens in Europa, nicht zuletzt, damit sich der europäische Verkehrssektor im globalen Wettbewerb weiterhin durchsetzen kann. Dies ist zugleich auch der Königsweg zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen, die der Verkehrssektor erzeugt, denn durch Innovation und Fortschritt lässt sich die Effizienz optimieren – von Flugzeug-Triebwerken und Kfz-Motoren z. B., oder indem Ersatz für erdölbasierte Energiequellen gefunden wird.

Insbesondere darauf wird es in Zukunft ankommen, denn in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung wird es eine wirkliche Zäsur geben müssen, wenn es uns gelingen soll, die Abhängigkeit vom Erdöl, die Treibhausgas-Emissionen und die lokale Umweltverschmutzung zu verringern. Dazu wird unter anderem gehören, sauberere – und häufiger billigere – Alternativen wie den Schienenverkehr oder den Transport auf Wasserwegen zu nutzen.

Die Erforschung, Entwicklung und der Einsatz intelligenter Wege zur besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur und IKT, um die nahtlose Verflechtung verschiedener Verkehrsträger zu gewährleisten, wird ebenfalls dazu beitragen, dass der Verkehr von morgen sauberer, sicherer und effizienter sein wird.

Der Straßenverkehr ist beispielsweise ein Bereich, in dem sich durch innovative Technologie der Kraftstoffverbrauch senken lässt, Autofahrer zu verfügbaren Parkplätzen geleitet werden, Staus umfahrbar und Unfälle vermeidbar werden.

Im Flugverkehr stellt das Forschungsprogramm zum Luftverkehrsleitsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) die Technologiekomponente der Entwicklung eines einheitlichen europäischen Luftraums dar. Mit SESAR sollten sich die Luftraumkapazitäten verdreifachen und die Sicherheit um den Faktor 10 erhöhen. Dadurch ließen sich die CO₂-Emissionen pro Flug um 10 % verringern und die Kosten für das Flugverkehrsmanagement um 50 % senken. Mit SESAR ist beabsichtigt, einen effizienten Treibstoffverbrauch mit einem optimierten Zugang der Flugzeuge zu Flughäfen und verbessertem Flugwegmanagement zu kombinieren, damit der Flugverkehr nachhaltiger und leistungsfähiger wird.



Siehe auch das Video „Shaping our future – Research & Innovation“:

<http://europa.eu/!Nu48RW>

Was bewirkt die Verkehrspolitik der EU?

Wie reisen wir am liebsten?

Im Jahr 2010 waren die europäischen Bürgerinnen und Bürger auf dem Gebiet der damals 27 Mitgliedstaaten der EU durchschnittlich 12 900 Kilometer pro Person unterwegs.

Für Privatpersonen ist nach wie vor der Pkw das bei weitem am häufigsten genutzte Transportmittel – zum Teil bedingt durch die Nutzung auf Kurzstrecken am Wohnort, aber auch in ländlichen Gebieten, in denen es keine Alternativen gibt. Nahezu 74 % der Personenbeförderung fand mit dem Auto statt. Es folgten der Flugverkehr mit 8 %, der Busverkehr mit etwa demselben Anteil, der Schienenverkehr mit 6 % und dann zweirädrige Fahrzeuge, Straßenbahn und U-Bahn. Das Schlusslicht bildete der Schiffsverkehr mit unter 1 %.

Im Frachtverkehr dominieren als Verkehrsmittel über kurze und mittlere Strecken weiterhin die Lastkraftwagen. Eine ähnliche Aufschlüsselung zeigt, dass über die Hälfte der im Jahr 2010 verbrachten Frachttonnage auf der Straße transportiert wurde, gefolgt von Seeschiffen und der Bahn und anschließend Binnenwasserwegen und Öl-Pipelines. An letzter Stelle stand mit unter 1 % die Luftfracht – aber trotz des geringen Volumens ist der Einstandswert dieser Art des Frachttransports häufig deutlich höher.



© Europäische Union

Der Pkw ist nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel der EU-Bürgerinnen und -Bürger.

Wie viel Umweltverschmutzung wird durch den Verkehr verursacht?

Der Verkehrssektor in der Europäischen Union ist in hohem Maße von fossilen Brennstoffen abhängig. 96 % des Gesamtenergiebedarfs des Sektors werden über erdölbasierte Brennstoffe abgedeckt. Dabei ist der Straßenverkehr der bei weitem größte Verbraucher unter allen Verkehrsträgern.

Die Klimaschutzziele der EU lassen sich nur über eine drastische Senkung der Emissionen im Verkehrswesen erreichen: Die CO₂-Emissionen dieses Sektors allein machen mindestens 20 % der Treibhausgasemissionen der EU aus. Für das Ziel einer Reduzierung der globalen Treibhausgasemissionen um 80 %, das als erforderlich erachtet wird, um den Klimawandel auf ein sicheres Maß zu begrenzen (d. h. ein Temperaturanstieg von nicht mehr als 2 °C), muss der Verkehrssektor seine Emissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % verringern.

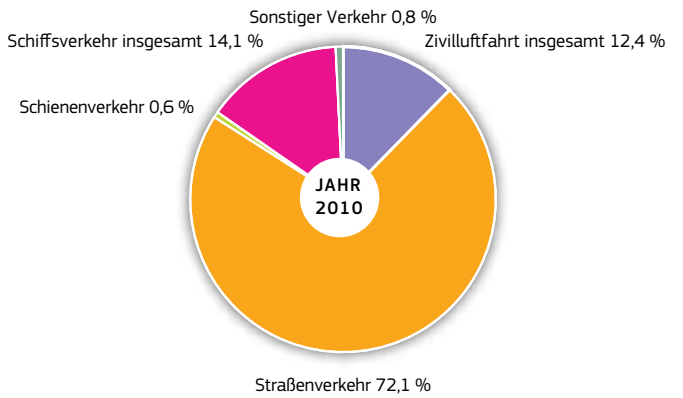
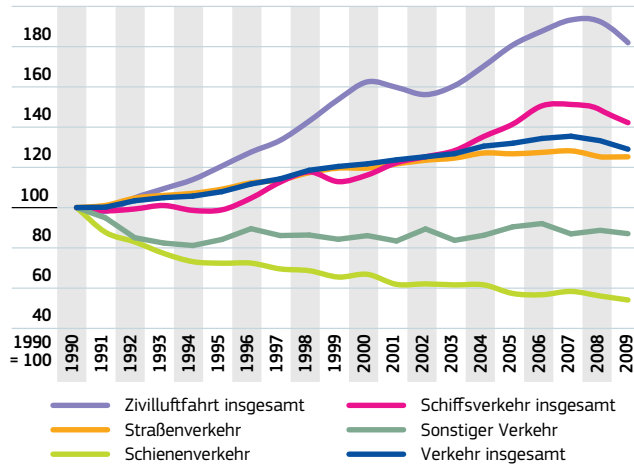
Die Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Emissionen ist ein Kernstück der EU-Politik. Es wird flankiert durch diverse Projekte und Initiativen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung in den Innenstädten, zur Förderung der verstärkten Nutzung sauberer Verkehrsmittel wie der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt und zur Entwicklung alternativer, erdölfreier Kraftstoffe im Schifffahrts- und Automobilsektor.

Die Straße als größter Verkehrsträger erzeugt laut den neuesten Daten für sich allein die höchste Umweltverschmutzung: etwa 71 % der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors insgesamt (und für rund Zweidrittel dieses Anteils sind die Personenkraftwagen verantwortlich). Die übrigen Sektoren haben ein erheblich geringeres Schädigungspotenzial. Der Anteil der Schifffahrt und des Flugverkehrs an der Umweltverschmutzung beläuft sich auf 14 % bzw. 13 %, der Anteil der Binnenschifffahrt sogar nur auf 2 %. Die Eisenbahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel – ihr Anteil an der Umweltverschmutzung beträgt weniger als 1 %.

Angesichts der Tatsache, dass ein Viertel der Emissionen des EU-Verkehrssektors in Ballungsgebieten entsteht, kommt den Städten bei der Abmilderung der Folgen des Klimawandels eine wichtige Rolle zu.

Viele Städte kämpfen zudem mit einer hohen Verkehrsbelastung und schlechter Luftqualität.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN IN DER EU NACH VERKEHRSSSEKTOR



Quelle: Europäische Kommission.

Von der EU unterstützte Projekte haben bereits gezeigt, dass der Übergang zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität möglich ist. Hier ist insbesondere das Civitas-Programm zu nennen, das städtische Initiativen zur Einführung von Fahrzeugen mit niedrigem CO₂-Ausstoß, für mehr Sicherheit und eine geringere Verkehrsbelastung fördert.

Städte sind ein Mikrokosmos, an dem sich ablesen lässt, was in einem größerem Maßstab möglich ist, insbesondere bei einer flächendeckenden Nutzung alternativer Brennstoffe und Energiequellen, um die Abhängigkeit von Erdöl zu reduzieren.

Eine breit angelegte Nutzung dieser Brennstoffe und Energiequellen kann in Städten durch große Bus-, Taxi- und Lieferwagenflotten gefördert werden. In vielen ländlichen Gebieten fehlt dazu die erforderliche Infrastruktur.

Diesem Problem widmet sich die Strategie der EU zur Förderung sauberer Brennstoffe im Verkehrswesen. Dabei soll die Marktakzeptanz erhöht werden, die bisher aufgrund der nur spärlich vorhandenen Infrastruktur zum Aufladen und Auftanken dieser Fahrzeuge gering war. Erschwerend kommen hierbei die hohen Kosten für die Fahrzeuge und die niedrige Akzeptanz durch die Verbraucher hinzu.

Die wichtigsten Verkehrsträger

Schiene

Historisch betrachtet mussten im Schienenverkehr internationale Belange stets hinter nationalen Interessen zurückstehen. Selbst heute, 200 Jahre nach der Erfindung der Eisenbahn, sind viele Mitgliedstaaten nach wie vor Eigentümer ihrer staatlichen Eisenbahnbetriebe, und sie betrachten die Organisation des Schienenverkehrs als eine nationale Angelegenheit.

Die Folge ist ein fragmentiertes Eisenbahnsystem: Je nach Land gelten unterschiedliche technische Standards, Signalsysteme, Stromkreise und Spurweiten. Für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Bahnverkehr stellt diese Fragmentierung ein großes Hindernis dar und erschwert die Herstellung von Zügen, die sich europaweit nutzen lassen.

Ende der 1980er Jahre musste der Eisenbahnsektor wie auch die übrigen Verkehrsträger an die Öffnung des europäischen Binnenmarktes angepasst werden. Der Frachtverkehr auf der Straße wurde wettbewerbsfähiger, und im Vergleich dazu schnitt die Schiene schlecht ab.

Der erste Schritt zur Reformierung des Schienenverkehrs erfolgte 1991, als die Eisenbahnnetze vorsichtig für den Wettbewerb geöffnet wurden. Im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrs, insbesondere des Frachtverkehrs, galt es, Infrastruktur und Betrieb durch eine Reihe von Gesetzesänderungen, die als die drei Eisenbahnpakete bekannt wurden, zu trennen.

Nach vielen Jahren der Stagnation und Schrumpfung gelingt es dem europäischen Eisenbahnsektor seit 2001, seine Passagier- und Frachtzahlen wieder zu erhöhen und seinen Marktanteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu stabilisieren.

Der Anteil der Schiene am Fracht- und Passagieraufkommen hat sich jedoch bisher nicht in dem Maße erhöht wie erhofft. Das ist insbesondere auf den anhaltenden Niedergang in vielen südlichen und östlichen Mitgliedstaaten (ausgeglichen durch das Wachstum im Norden und Westen) und auf noch nicht befriedigend gelöste Fragen der Interoperabilität der Netze zurückzuführen. Ursächlich sind aber auch kundenbezogene Aspekte: Preise, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Die europäischen Eisenbahnen gehören zu den sichersten der Welt. In der Frage der Sicherheit zielt die EU-Politik darauf ab, die hohen Standards zu halten und die diesbezüglichen Anforderungen europaweit anzugleichen.

Obwohl der Schienenverkehr deutlich umweltfreundlicher – und statistisch sicherer – ist als die Straße, ist er nicht wirklich konkurrenzfähig, weder auf dem Passagier- noch auf dem Frachtmarkt. Die europäischen Eisenbahnen haben ihr volles Potenzial bisher noch nicht entfaltet.

Mit einem vierten Eisenbahnpaket sollen nun das Profil, die Effizienz und der Marktanteil der Schiene innerhalb des europäischen Verkehrssektors erhöht werden und der Sektor durch reibungslose, hochwertige grenzüberschreitende Dienstleistungen wettbewerbsfähiger gemacht werden.



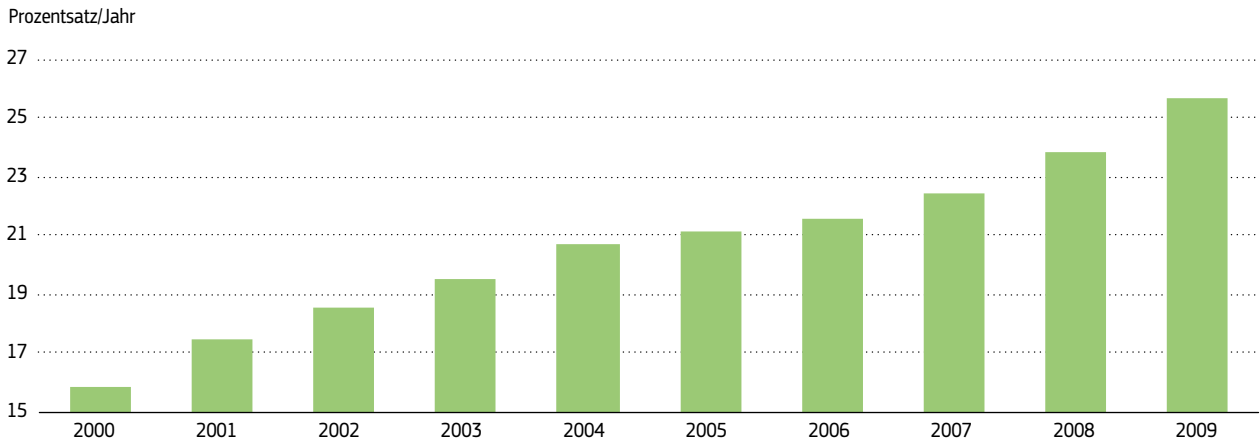
Siehe auch das Video
„The Future of Rail in
Europe“:

<http://europa.eu/!gT94DH>



Die Zahl der Passagiere
und das Frachtaufkommen
im Schienenverkehr in der EU
nehmen stetig zu.

ANTEIL DES HOCHGESCHWINDIGKEITSBahnverkehrs AM Schienenverkehr IN DER EU INSGESAMT



Quelle: Europäische Kommission

Luftfahrt

Die Luftfahrt ist ein strategisch wichtiger Sektor, der einen bedeutenden Beitrag zur Gesamtwirtschaft und Beschäftigung in der EU leistet: 5,1 Millionen Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt vom Luftfahrtsektor ab, und sein Anteil am europäischen BIP beläuft sich auf 365 Mrd. € bzw. 2,4 %.

In den Jahren nach Inkrafttreten der Römischen Verträge unterlag der Flugverkehr nationalen, staatlich festgelegten Wettbewerbsvorschriften und erfuhr keine Regulierung durch den freien Markt. Das führte zu einer Vielzahl fragmentierter Märkte, zu nationalen Monopolen und sehr hohen Preisen für Reisende und Fracht. Zu jener Zeit regelten die Mitgliedstaaten den Flugverkehr über bilaterale Übereinkommen.

Der Luftverkehrsmarkt wurde durch drei aufeinander folgende Maßnahmenpakete mit den Schwerpunkten Betriebsgenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen, Marktzugang und Flugtarife schrittweise liberalisiert. Dadurch wurden Hemmnisse beseitigt, welche die Luftverkehrsmärkte in Europa eingeschränkt und grenzüberschreitende Investitionen europäischer Fluggesellschaften verhindert hatten.

1992 gab es nur 93 europäische Flugrouten, die von mehr als zwei Luftfahrtunternehmen bedient wurden. 2011 waren es 482 Flugrouten. Dank der EU-Verkehrspolitik haben Flugreisende heute erheblich mehr Auswahl als vor 20 Jahren, und sie bezahlen auch deutlich weniger.



© Europäische Union

Dank der EU-Verkehrspolitik stehen Fluggästen inzwischen deutlich vielfältigere Reiseoptionen zur Verfügung.

Das dritte (und wichtigste) Paket führte das Prinzip der vollständigen Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt ein und ersetzte das Konzept der „nationalen Luftfahrtunternehmen“ durch den freien Wettbewerb der europäischen Fluggesellschaften untereinander.

Im nächsten Schritt wurde das Problem der erheblichen Überlastung des Luftraums angegangen – Ursache für lange Verspätungen auf vielen europäischen Flugstrecken; dies vor allem vor dem Hintergrund der prognostizierten Verdopplung der Nachfrage im Luftverkehr bis 2020 mit den entsprechenden Folgen für die Kapazitäten der Flughäfen.

2004 wurde eine ehrgeizige Initiative zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums – Single European Sky (SES) – ins Leben gerufen, die mit einer Neuorganisation des Flugverkehrsmanagements durch eine kollektive Verwaltung des Luftraums einhergehen soll. Ziel ist die Reduzierung der Umweltbelastungen wie auch der Flugtarife, deren Höhe unter anderem durch die enormen Zusatzkosten bedingt ist, die den Fluggesellschaften im Rahmen des Betriebs in einem solch fragmentierten Markt entstehen.

Die 28 nationalen Luftraumssysteme sollen durch ein einziges System ersetzt werden, das die gesamte EU abdeckt. Dadurch würden sich die Effizienz erhöhen und Kosten senken lassen.

Die für den zukünftigen einheitlichen Luftraum erforderliche Technologie wird über das Forschungsprogramm SESAR für Luftverkehrsmanagement bereitgestellt. Es gilt, die Infrastruktur zu modernisieren und die Effizienz zu erhöhen, indem die Kapazitäten optimiert werden – damit der einheitliche europäische Luftraum auch tatsächlich Gestalt annimmt. 2009 folgte ein zweites Maßnahmenpaket namens Einheitlicher Europäischer Luftraum II (SES II), dessen Schwerpunkt insbesondere auf den Aspekten Umwelt und Kosteneffizienz lag.

Ziele sind die Modernisierung des europäischen Flugverkehrskontrollsystems, die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums und die Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums.

Dennoch ist Europa noch weit von der Erreichung seines ambitionierten einheitlichen europäischen Luftraums entfernt, und es sind weitere Bemühungen notwendig, damit sich die Vorzüge eines wirklich integrierten Luftraums so bald wie möglich einstellen können.

Flug- und Luftsicherheit: in der Luft und am Boden

Die Terroristen unserer Tage sehen in der zivilen Luftfahrt nach wie vor ein primäres Anschlagziel, und ihre Anschlagpläne sind dabei sehr erfindungsreich. Daher muss sich die EU-Sicherheitspolitik beständig auf neue Bedrohungen und neue Technologie einstellen.

Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten sind die Anschlagversuche im Bereich der Luftfahrt immer innovativer geworden: Es gab den Schuhbomben-Attentäter (2001), Bombenattentäter, die versuchten, mit flüssigem Sprengstoff Anschläge zu begehen (2006), den Versuch, mit in der Unterwäsche verstecktem Sprengstoff ein Loch in die Bordwand eines Flugzeugs zu sprengen (2009), und 2010 wurden, zum Glück rechtzeitig, zwei selbstgebaute Bomben entdeckt, die als Luftfracht transportiert wurden.

Die EU-Politik hat auf jede neue Bedrohung umgehend reagiert. Flüssigkeiten, Sprays und Gel dürfen nicht mehr uneingeschränkt mit an Bord genommen werden, auf EU-Flughäfen gelten neue Regeln für den Einsatz von Sicherheitsscannern, und jüngst traten neue Vorschriften für Fluggesellschaften im Hinblick auf den Transport von Fracht und Postsendungen aus Drittstaaten in die EU in Kraft.



Der Luftverkehr in der EU zählt zu den sichersten der Welt – dank der EU-weit geltenden Sicherheitsmaßnahmen.



Mautgebühren generieren Einnahmen, die zur Verbesserung des Straßennetzes in Europa eingesetzt werden.

Im Bereich der Flugsicherheit sorgen wirkungsvolle Standards dafür, dass die Europäische Union ein Sicherheitsniveau bieten kann, das zu den besten der Welt gehört.

Um die Sicherheit in Zukunft noch weiter zu erhöhen, untersagt die Kommission – in Abstimmung mit den Flugsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten – Luftfahrtunternehmen, die für unsicher befunden werden, den Betrieb im europäischen Luftraum.

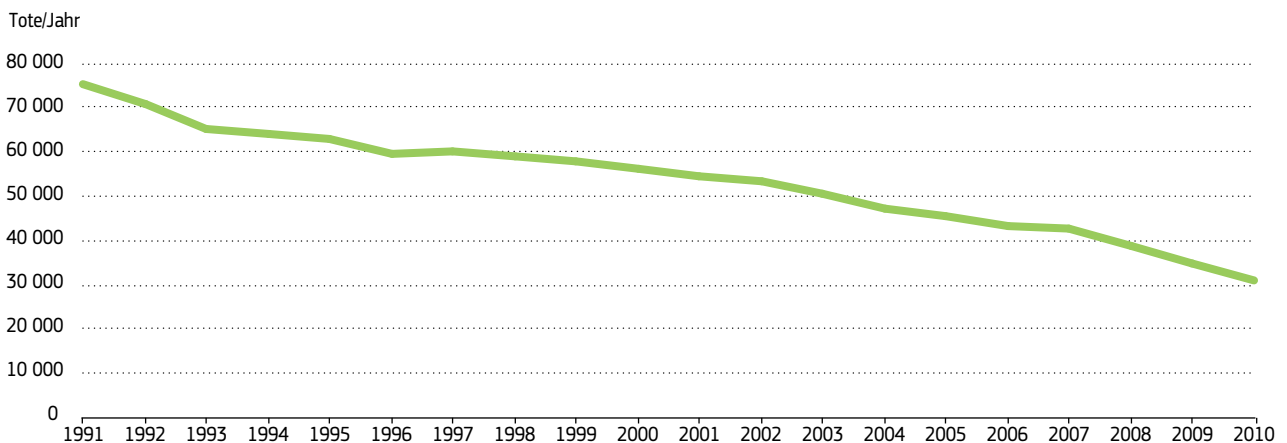
In der „EU-Flugsicherheitsliste“ sind alle Fluggesellschaften aufgeführt, gegen die eine Betriebsuntersagung für Europa ergangen ist. Eine zweite Liste enthält die Fluggesellschaften, deren Betrieb in Europa gewissen Bedingungen unterliegt.

Straße

Der Passagier- und Frachtverkehr in Europa wird nach wie vor vorrangig über die Straße abgewickelt. Wirtschaftlich gesehen ist die Straße der Hauptverkehrsträger für den Güterverkehr. Sie trägt die Hauptlast des Landverkehrs in der Europäischen Union. Ihr Anteil am Frachtverkehrsaufkommen ist über die letzten Jahrzehnte stetig gewachsen.

Zehn Jahre, von der Mitte der 1980er Jahre bis zur Mitte der 1990er Jahre, waren erforderlich, um den internationalen Straßenfrachtmarkt zu öffnen und Wettbewerbsbarrieren wie die Lizenzpflicht für Straßentransportunternehmen als Voraussetzung für den Zugang zum Markt in einem anderen Land, Quoten zur Begrenzung der Straßenverkehrskapazitäten und Zölle zu beseitigen.

ZAHL DER VERKEHRSTOTEN IN DER EU



Quelle: Europäische Kommission.

Ein Beleg für den Erfolg dieser Marktöffnung in der gesamten EU sind die Zuwächse beim internationalen Cross-Trade und der Kabotage, wobei Verkehrsunternehmen ihre Dienstleistungen für inländische Transporte in einem anderen Mitgliedstaat anbieten dürfen. Die Kabotage macht jedoch nur einen kleinen Anteil der inländischen Frachtverkehrsmärkte aus und ist weiterhin gesetzlich beschränkt.

Die Öffnung der Märkte für Passagierbeförderungsdienste geht langsamer voran. 1992 war es europäischen Busunternehmen erstmals gestattet, internationale Beförderungsdienstleistungen zwischen Mitgliedstaaten zu erbringen. Inzwischen dürfen gewerbliche Beförderungsunternehmen in der EU auf der Grundlage einer europäischen Lizenz, die von dem Land ausgegeben wird, in dem sie ansässig sind, Passagiere per Bus über das gesamte EU-Straßennetzwerk befördern.

Eine weiteres, seit Jahrzehnten kontroverses Thema im Straßenverkehrssektor sind Straßennutzungsgebühren und die Maut. Die EU-Politik verfolgt in diesem Zusammenhang zwei Ziele.

Erstens dürfen mögliche Gebühren weder unverhältnismäßig sein noch ausländische Fahrer gegenüber den im jeweiligen Mitgliedstaat ansässigen Fahrern diskriminieren. Zweitens sollten die Gebühren dem „Verursacherprinzip“ und dem „Nutzniederprinzip“ folgen, und die Einnahmen sollten in die Instandhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur fließen.

Ein gesetzgeberisches Kernstück war die 1999 verabschiedete Eurovignetten-Richtlinie über die Gebührenerhebung für die Benutzung von Autobahnen und mehrspurigen Straßen, Brücken, Tunneln und Bergpässen durch Nutzfahrzeuge. Die Eurovignette ist ein gemeinsames elektronisches Mautsystem. Dabei kann ein registriertes Fahrzeug nach Zahlung einer einzigen, gewichts- und größenabhängigen Gebühr die Mautstellen in Europa passieren.

In bestimmten Regionen werden unter Umständen zusätzliche Mautgebühren erhoben, die zur Beseitigung von Umweltschäden wie der Luftverschmutzung oder für Investitionen in umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Bahn eingesetzt werden.

Seit den frühen 1990er Jahren wurden durch eine Reihe von Vorschriften zur Vereinheitlichung technischer und administrativer Normen viele Binnenmarkt-Hemmnisse abgebaut. Dazu gehörten Vorschriften zur Festlegung der maximalen Abmessungen und Gewichte bestimmter Fahrzeuge, über das Format der Führerscheine, Fahrzeugzulassungspapiere und Mindeststandards bei der Fahrerausbildung.

Die Mitgliedstaaten brauchten viele Jahre, um sich auf Arbeitszeiten im Straßenfrachtverkehr zu einigen. Dieses Thema erwies sich als besonders brisant – zum Teil aufgrund nationaler Unterschiede im Bereich der Arbeitsbeziehungen und der Arbeitskultur. Die EU verfügt nun über gemeinsame Vorschriften zu maximalen Lenkzeiten und Mindest-Ruhezeiten für alle Fahrer im Güterkraftverkehr und in der Passagierbeförderung.

Fast 75 % des Frachttransports auf dem Landweg zwischen den Mitgliedstaaten erfolgt über die Straße – das erleichtert Lkw-Fahrern die Planung ihrer europäischen Fahrten und den Behörden die Kontrolle der Lenkzeiten. In Lkw und Bussen sind digitale Tachografen nun Pflicht.

Die Sicherheit ist ein zentrales Anliegen der europäischen Straßenverkehrspolitik. In den letzten Jahren konnte im Bereich der Sicherheit viel erreicht werden. Im letzten Jahrzehnt sind die Todesfälle im Straßenverkehr um 43 % gesunken, und 2012 war das Jahr mit der niedrigsten Anzahl Verkehrstoter seit Beginn der Statistik.

Die Unfallraten schwanken jedoch je nach Mitgliedstaat nach wie vor deutlich, und das europäische Straßennetz ist in seiner Gesamtheit noch bei weitem nicht als sicher einzustufen. Und während die Mitgliedstaaten der EU in Bezug auf die Verringerung der Zahl der Verkehrstoten klare Fortschritte vorweisen können, ist die Zahl der Verletzten immer noch inakzeptabel hoch und fällt auch nicht annähernd so schnell. Schätzungen zeigen, dass 2010 beinahe 1,5 Millionen Menschen Verletzungen erlitten. Davon wurde eine Viertelmillion schwer verletzt. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2012 auf europäischen Straßen 28 000 Todesfälle registriert.

Auf jede Person, die bei einem Unfall ihr Leben verliert, kommen geschätzte vier Personen, die ihr Leben lang behindert sein werden, zehn Schwerverletzte und 40 Leichtverletzte.

Das Aktionsprogramm der Kommission für Straßenverkehrssicherheit zielt darauf ab, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren. Das erfordert höhere Sicherheitsanforderungen an Lkw und Pkw, eine bessere Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften, die stärkere Berücksichtigung der Motorradfahrer, die Förderung moderner Technologie zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie optimierte Notfall- und Rettungsdienste – und das sind nur einige der strategischen Ziele des Programms.



Die EU-Vorschriften und -Normen wurden verschärft, um Unfälle auf See zu verhindern.

Schifffahrt

Die Schifffahrt ist für den Handel in Europa von herausragender Bedeutung: 90 % der Fracht im Exportgeschäft der Europäischen Union und 40 % des internen Frachtaufkommens werden über den Seeweg transportiert.

Viele Jahre lang gab es keine EU-weit abgestimmte Politik für den Seeverkehr.

Erst 1986 war Europa bereit zur Annahme seines ersten Vorschriftenpakets, das dazu dienen sollte, die Märkte für den Seeverkehr und die zugehörigen Dienstleistungen zu öffnen.

1989 folgte ein zweites Paket, das es für die Unternehmen eines Landes möglich machte, Seetransportdienstleistungen innerhalb eines anderen EU-Landes anzubieten, in dem sie nicht ansässig sind (Kabotage). Dadurch konnten angemessene Verkehrsverbindungen zwischen Inseln und entlegeneren maritimen Regionen und dem europäischen Festland aufrechterhalten werden.

Wie bei anderen Verkehrsträgern auch ist der Sicherheitsaspekt schon immer ein zentrales Anliegen gewesen, wie auch die Arbeitsbedingungen an Bord und die Ausbildung von Seeleuten. Für sichere und hochwertige Schifffahrtsdienste sind kompetente Besatzungen erforderlich.

In den 1990er Jahren ereignete sich bedauerlicherweise eine Reihe von Schiffsunfällen – es verunglückten die Schiffe *Aegean Sea* (1992), *Braer* (1993) und *Estonia* (1994). Anschließend havarierten die Frachter *Erika* (1999) und *Prestige* (2002). Bei beiden kam es zu Toten und einer Ölkatastrophe. Diese Unfälle schufen ein politisches Klima in der EU, das die Verschärfung der Vorschriften und Normen zur Verhinderung von Schiffsunglücken möglich machte, insbesondere für Fähren und Öltanker.

Im Rahmen der sogenannten Erika-I- und Erika-II-Gesetzgebung kam es zu einem schrittweisen Verbot einwandiger Schiffsrümpfe. Es wurde eine schwarze Liste

erstellt, die verhindert, dass wiederholt für beanstandenswert befundene Schiffe EU-Häfen anlaufen. Auch wurde ein paneuropäisches System der Verkehrsüberwachung eingerichtet.

Umweltbelange sind inzwischen ein nicht mehr wegzudenkender Teil der Gesetzgebung im Bereich der Schifffahrt. Die EU trägt ihren Teil dazu bei, dass auf globaler Ebene Vorschriften zur Emissionsreduzierung und zum Schutz des empfindlichen ökologischen Gleichgewichts der Meere festgesetzt werden. Sie setzt die Gesetzgebung zu Schiffsabfällen und Verklappung sowie Treibstoff- und Emissionsstandards durch. Durchdachte Überwachungs- und Kontrollmechanismen unterstützen die EU-Länder bei der Entdeckung, Verhinderung und Beseitigung von Ölteppichen.

Der Ansatz der Kommission im Bereich der Sicherheit von Passagierschiffen beruht auf drei Säulen:

- kontinuierliche Verbesserungen der bestehenden Gesetzgebung zum Schutz der Passagiere, schwerpunktmäßig durch die Einführung globaler Standards über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO);
- Durchsetzung von Sicherheitsvorschriften, damit gewährleistet ist, dass die Rechtsinstrumente der EU und der IMO ordnungsgemäß angewendet werden;
- Förderung freiwilliger Bemühungen der Branche zur konstanten Verbesserung ihrer Leistungen.

Gleichzeitig soll mit der EU-Politik erreicht werden, dass die Schiffsflotte der EU auf globaler Ebene unter dem bestmöglichen Einsatz von Qualität und Innovation konstruktionstechnisch, technologisch und betriebstechnisch auf dem neuesten Stand ist.

Im Bereich der Sicherheit stellt die Piraterie die größte Gefahr für die internationale Schifffahrt dar.

Die Überfälle auf Schiffe sind eine ernste Bedrohung für das Leben der Besatzung und Passagiere und für eine sichere Überfahrt. Auch angesichts der Bedeutung des Schiffsverkehrs für die Handelsbeziehungen der EU mit der ganzen Welt ist diese Kriminalität bedenklich.

Die EU ist für die Durchsetzung der Rechtsvorschriften für die Sicherheit von Schiffen und Häfen zuständig. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die zahllosen Schiffe, die europäische Häfen anlaufen oder europäische Gewässer durchfahren, sicher sind.

Die Häfen sind für die Schifffahrt und andere Sektoren von zentraler Bedeutung. Ihr Wachstumspotenzial wird für die kommenden Jahre als sehr hoch eingeschätzt. Als Tore, die den Zugang zum gesamten EU-Verkehrsnetz eröffnen, sind sie Wirtschaftsmotoren und Garant für den Wohlstand von Ländern, Städten und Regionen.



Die Seehäfen der EU sind ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrsinfrastruktur.

Europa ist stark von seinen Seehäfen abhängig: Mengenmäßig werden dort 74 % der mit der übrigen Welt gehandelten Waren umgeschlagen. Die Häfen sind darüber hinaus der Schlüssel für die Entwicklung eines integrierten und nachhaltigen Verkehrssystems, das kurze Seewege als Alternative für überlastete Landtransportrouten bietet.

Selbst bei einer sehr zurückhaltenden Schätzung der wirtschaftlichen Entwicklung wird erwartet, dass sich das Frachturnschlagsvolumen in den Häfen bis 2030 um 60 % erhöht, es also mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Kapazitätsengpässen kommen wird.

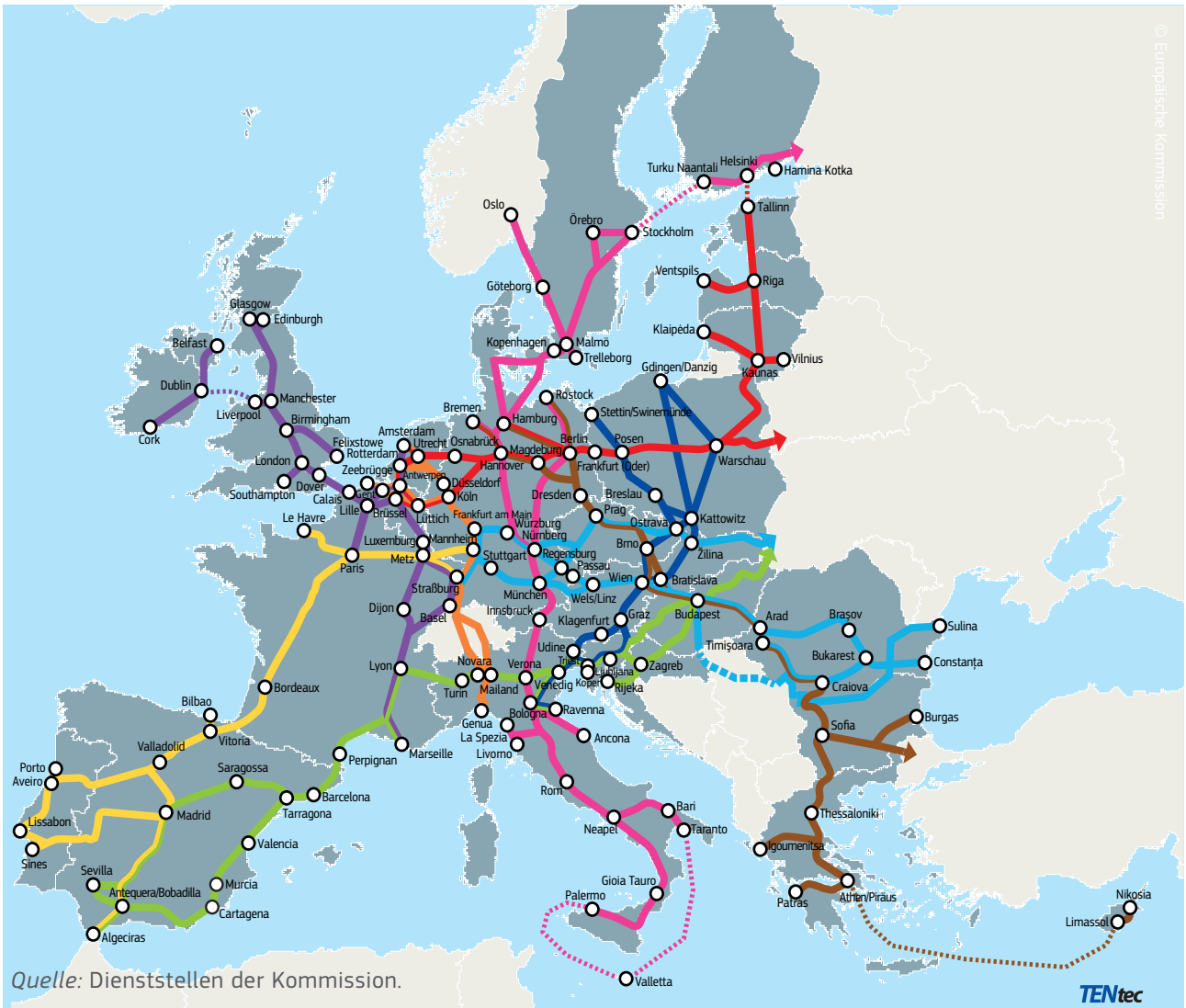
In weniger als 20 Jahren werden Europas Seehäfen, mehrere Hundert an der Zahl, vor großen Herausforderungen stehen: Produktivität, Investitionsbedarf, Nachhaltigkeit, Arbeitskräftebedarf und Integration mit Hafenzentren und Regionen.

Sie werden sich folglich in vielerlei Hinsicht neu ausrichten müssen. Die EU wird politisch alles daran setzen, den Häfen diesen Anpassungsprozess zu ermöglichen, sie wettbewerbsfähig zu halten und auf zukünftiges Wachstum vorzubereiten.

Investitionen und Finanzierung: die Fazilität „Connecting Europe“

Der Bau und Erhalt von Infrastruktur ist ein teures Unterfangen. Es wird geschätzt, dass die Entwicklung einer Infrastruktur, die in der Lage ist, den prognostizierten Anstieg bei der Nachfrage im Verkehrssektor zu bewältigen, bis 2030 1 500 Mrd. € kosten wird. Allein bis 2020 werden nach Schätzungen der Kommission etwa 500 Mrd. € für die Vollendung des transeuropäischen Netzes erforderlich sein, und von dieser Summe wird allein die Hälfte für die Beseitigung von Engpässen eingesetzt werden müssen.

Der Verkehrssektor hat im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – dem Finanzierungsinstrument im EU-Haushalt 2014-2020 für Investitionen in Verkehrs-, Energie- und IKT-Infrastrukturen – den Löwenanteil in Höhe von etwa 26 Mrd. € erhalten.



- OSTSEE-ADRIA
- OSTEUROPA-ÖSTL. MITTELMEER
- ATLANTIK
- NORDSEE-OSTSEE
- SKANDINAVIEN-MITTELMEER
- NORDSEE-MITTELMEER
- MITTELMEER
- RHEIN-ALPEN
- RHEIN-DONAU

Im Rahmen des TEN-T-Netzwerks werden Anschlüsse ausgebaut, Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr optimiert.

Ein erheblicher Teil der im Rahmen der Fazilität bereitgestellten Finanzmittel ist allein für die ärmsten Regionen der EU bestimmt. Dadurch soll eine bessere Verflechtung des Ostens mit dem Westen erreicht und der Bau wichtiger Verkehrsverbindungen in und zwischen diesen Ländern vorangetrieben werden. Das wird zur Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, insbesondere des geplanten Kernnetzes.

Die Fazilität ist zudem darauf ausgelegt, in beträchtlichem Umfang Privatinvestitionen zu mobilisieren. Diese Summen werden für Projekte eingesetzt werden, die für die Vollendung des transeuropäischen Netzes am wichtigsten erscheinen: für die zentralen Korridore und grenzüberschreitenden Abschnitte.

Weitere Verfahren zur Finanzierung des europäischen Verkehrs sind öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), um Mehrwerte für europäische Reisende zu schaffen.

Die Zukunft der EU-Verkehrspolitik

Das neueste Dokument der Europäischen Kommission zur Verkehrspolitik wurde 2011 veröffentlicht und trägt den Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“. Es zeichnet die Vision einer Zukunft des europäischen Verkehrs bis 2050, empfiehlt ein grundsätzliches politisches Umdenken und wird durch eine Reihe konkreter Ziele und Initiativen flankiert.

Wichtigste Aspekte:

Herausforderungen

- Die Verkehrsnachfrage wird steigen (allein beim Frachtverkehr wird ein Anstieg um 80 % bis 2050 erwartet), und der Urbanisierungstrend wird anhalten.
- Der Verkehrssektor der EU, insbesondere der Straßenverkehr, ist nahezu vollständig vom Erdöl als Kraftstoffquelle abhängig. Angesichts der volatilen Erdölmärkte und der zu erwartenden zukünftigen Schwierigkeiten bei der Erdölförderung müssen zuverlässige alternative Brennstoffe entwickelt werden, um die fossilen Brennstoffe zu ersetzen.
- Die EU hat sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 % zu verringern. Der Verkehr – als einer der Hauptverursacher für Luftverschmutzung und verantwortlich für ein Viertel aller Treibhausgasemissionen – muss zur Erreichung dieses Ziels einen erheblichen Beitrag leisten.
- Eins der größten Probleme ist die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auf den Straßen und im Luftraum. Diese Engpässe kosten Europa jährlich etwa 1 % seines BIP und verursachen hohe Mengen an CO₂- und anderen unerwünschten Emissionen. Hier muss die Politik ansetzen.
- Die Verkehrseffizienz muss erhöht werden. Dazu gehören auch Verbesserungen im Bereich der Logistik und die Herbeiführung eines intelligenteren „Reiseverhaltens“ durch optimale Nutzung moderner IKT und satellitengestützter Technologie. Die Reisegewohnheiten in Europa müssen sich dahingehend verändern, dass alle verfügbaren Verkehrsmittel und Netze miteinander kombiniert werden und nicht nur ein einziger Verkehrsträger genutzt wird. Auf diese Weise würden die verfügbaren Kapazitäten besser genutzt.
- Der Schwerpunkt auf Forschung und Innovation stellt sicher, dass der europäische Verkehrssektor international wettbewerbsfähig bleibt und technologisch immer an der Spitze der Entwicklung steht.
- Infrastruktur: Ziel ist die Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, eine bessere Integration von Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie der Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt) in eine nahtlose Logistikkette, die Beseitigung der größten Engpässe und der Bau fehlender Verbindungsstücke (insbesondere über Grenzen hinweg). Europas Verkehrsinfrastruktur muss modernisiert und unterhalten werden. Die dafür notwendigen Mittel müssen aus öffentlichen und privaten Quellen bereitgestellt werden.
- Es wurde im gesamten Verkehrssektor schon viel zur Vollendung des Binnenmarktes erreicht. Dennoch bleibt etwa beim Straßen- und Schienenverkehr noch viel zu tun, um die Märkte zu öffnen und einen fairen und offenen Wettbewerb zu gewährleisten.

Zukunftsziele

- EU-weiter Schwerpunkt auf der optimalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger: Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt)
- Fortschritte beim Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes und Errichtung hochwertiger, reibungslos funktionierender Verbindungen zur Weiterentwicklung des Binnenmarktes und zur Erhöhung des Komforts der Reisenden
- Förderung von Investitionen in den Verkehrsbereich durch Sicherstellung eines angemessenen und funktionierenden nationalen und europäischen Regulierungsrahmens
- Entwicklung innovativer Finanzierungsinstrumente für die Verkehrsinfrastruktur: bestmögliche Nutzung von Instrumenten, die innerhalb der Fazilität „Connecting Europe“ verfügbar sind, und Ergänzung nationaler und regionaler Investitionen aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds
- Förderung der Integration verschiedener Verkehrsträger, zunehmend auf der Grundlage eines nichtdiskriminierenden Ansatzes zur Finanzierung der Infrastrukturkosten nach dem Nutzerprinzip
- Entwicklung gemeinsamer europäischer Standards für Verkehrssicherheit und die Sicherheit der einzelnen Verkehrsträger; Stärkung der Rolle und des Einflusses der EU im internationalen Verkehrswesen
- Fortschritte bei der Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums und Abschluss der Verhandlungen über das vierte Eisenbahnpaket
- Zusammenarbeit mit Branchenriesen in öffentlich-privaten Partnerschaften wie SESAR und Shift 2 Rail zur Förderung von Innovationen im Luft- und Schienenverkehr zugunsten der Bürger und Unternehmen

Weitere Informationen

- ▶ **Website der Europäischen Kommission für Mobilität und Verkehr:** http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- ▶ **Fragen zur Europäischen Union? Europe Direct hilft Ihnen weiter:** 00 800 6 7 8 9 10 11 –
<http://europedirect.europa.eu>

