

Zusammenfassung Grünbuch

„Eine nachhaltige Entwicklung für den Verkehr ...“

KOM (2009) 279/4

- nach Weißbuch aus 2001 und Halbzeitbilanz aus 2006 neue Überlegungen
- Verkehr als komplexes System, in dem zahlreiche Faktoren eine Rolle spielen:
 - Siedlungs- und Verbrauchsmuster
 - Organisation der Produktion
 - Verfügbarkeit der Infrastruktur
- daher muss jeder Eingriff eine langfristige Vision für nachhaltige Mobilität darstellen

EU-Verkehrspolitik im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts

- auf Verkehrssektor entfallen ca. 7 % des EU-BIP und mehr als 5 % der Arbeitsplätze
- EU-Verkehrssystem ist in mehrfacher Hinsicht noch nicht auf dem Pfad der Nachhaltigkeit
- Marktöffnung führte generell zu größerer Effizienz und geringeren Preisen und kam sowohl großen als auch KMU zugute
- noch eine Reihe ungelöster Probleme, z. B. Unterschiede in Besteuerung und Subventionierung
- große Fortschritte bei der Realisierung der TEN-V, notwendige Investitionen bereits zu 1/3 erfolgt
- Ausbau TEN zur Einbeziehung der neuen Mitgliedsstaaten führt zu schrittweisem Abbau der dortigen Infrastrukturdefizite
- Fortschritte bei Verringerung der Luftverschmutzung und Unfällen im Straßenverkehr
- Handlungsbedarf vor allem bei Verringerung der Feinstaubpartikel und angemessener Kontrolle tatsächlicher Emissionen
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führte zum Verlust an Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten und zur Zersiedelung der Landschaft
- Umwelt weiterhin wichtigster Politikbereich – in keinem anderen Wirtschaftssektor war der Anstieg der Treibhausgasemissionen so hoch wie im Verkehrssektor
- Treibhausgasintensität des Verkehrs wurde nicht erheblich verringert; Deckung des Energiebedarfs noch immer zu 97 % aus fossilen Brennstoffen, wirkt sich auch negativ auf die Energieversorgungssicherheit aus
- Seeverkehr: Meeresverschmutzung und Unfälle auf See deutlich reduziert
- EU hat diesbezüglich weltweit fortschrittlichsten Rechtsrahmen
- Luftverkehr: Verabschiedung umfangreicher gemeinsamer, einheitlicher und Verbindlicher Rechtsvorschriften (Flugzeuge, Wartung, Flughäfen, Flugverkehrsmanagement, ...)

- Errichtung von Sicherheitsagenturen
 - Luftverkehr (EASA)
 - Seeverkehr (EMSA)
 - Schienenverkehr (ERA)
- nach den Terroranschlägen vom 11. September: EU-Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr
- Marineoperationen zur Bekämpfung der Piraterie
- Stärkung der Passagierrechte bei allen Verkehrsträgern
- im öffentlichen Bus- und Schienenverkehr ist Verbraucherezufriedenheit am geringsten
- Beschäftigte des Verkehrssektors: Einführung von Rechtsvorschriften zur Arbeitszeit, Qualifikationen und gegenseitigen Anerkennung von Befähigungsnachweisen
- Abkoppelung des Verkehrsaufkommens vom BIP-Wachstum:
 - im Personenverkehr erfolgt (Nachfrage stieg \emptyset um 1,7 %; das BIP \emptyset um 2,5 %)
 - im Güterverkehr gescheitert, das Güterverkehrsvolumen nahm deutlich zu (starkes Wirtschaftswachstum, Konzentration der Produktion auf weniger Standorte, Just-in-Time-Produktion, ...)
 - Glas- Papier- und Metallrecycling hatte höhere Emissionen im Verkehrssektor zur Folge
- Energieeffizienz des Verkehrs nimmt zu; Effizienzgewinne wurden aber nicht vollständig in Verringerung des Kraftstoffverbrauchs umgemünzt
- begrenzte Fortschritte bei der Verlagerung auf effizientere Verkehrsträger, Rückgang des Schienenverkehrsanteils gestoppt
- Anteil des Fahrrads am Modal Split stieg in vielen Städten erheblich an

Trends und Herausforderungen

Alterung:

- Medianwert des Alters wird 2060 vsl. um 7 Jahre höher liegen
- Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung wird 30 % betragen (heute: 17 %)
- heutige Senioren neigen stärker zum Reisen als Generation ihrer Eltern (bessere Gesundheit, umfangreichere Reiseangebote, bessere Fremdsprachenkenntnisse)
- alternde Gesellschaft legt größeren Wert auf Reisedienstleistungen, Sicherheit und Zuverlässigkeit, angemessene Lösungen bei eingeschränkter Mobilität
- mehr öffentliche Mittel werden für Ruhegehälter, Gesundheitsfürsorge und Pflege verwendet werden müssen → Auswirkungen auf öffentliche Finanzen; Bereitstellung und Instandhaltung des ÖPV wird begrenzt
- Fachkräftemangel trägt ebenfalls zu höheren Verkehrskosten für die Gesellschaft bei
- Zuwanderung: Nettozuwanderung bis 2060 könnte bei 56 Mio. Menschen liegen

- i. d. R. junge und im städtischen Raum lebende Zuwanderer federn negative Demografie-Effekte ab
- zieht einen stärkeren Waren- und Personenverkehr nach sich
- allgemein wird Mobilität der EU-Bürger weiter zunehmen

Ökologie:

- Milderung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs wird immer dringender
- Verkehr kommt Schlüsselrolle für die Erreichung des Ziels zu, Treibhausgasemissionen um 20 % ggü. des Niveaus von 1990 zu senken
- viele EU-Bürger sind einer gefährlich hohen Belastung durch Luftverschmutzung und Lärm ausgesetzt; gerade auch Feinstaubkonzentration übersteigt in vielen Gebieten den Grenzwert
- Anstieg des Meeresspiegels infolge globaler Erwärmung steigert Verletzlichkeit von Küsteninfrastruktur und Häfen
- extreme Unwetter würden Sicherheit sämtlicher Verkehrsträger beeinträchtigen,
- Dürren und Fluten den Binnenschiffsverkehr erschweren

Verknappung fossiler Brennstoffe

- Preise für Erdöl dürften aufgrund zunehmender Nachfrage und Erschöpfung kostengünstig auszubeutender Lagerstätten ansteigen
- Ersatz herkömmlicher Quellen durch stärker umweltbelastende wird negative Auswirkungen verstärken
- künftig intensivere Nutzung erneuerbarer Quellen nötig, auch um Energieversorgungssicherheit zu gewährleisten
- Investitionen in alternative Energiequellen werden durch Verschiebungen bei den relativen Preisen attraktiver
- Notwendigkeit zur Einrichtung entsprechender Infrastrukturen und lange Fahrzeugnutzungsdauer verzögern Übergangsprozess
- Transportbedarf fossiler Brennstoffe wird zurück gehen, mach derzeit rund die Hälfte des Volumens im internationalen Seeverkehr aus

Verstädterung

- Anteil der in Städten wohnenden Bevölkerung wird von 72 % (Jahr 2007) auf 84 % (Jahr 2050) ansteigen
- Ausdehnung der Städte ist größte Herausforderung für den Nahverkehr; MIV wird stärker nachgefragt werden und Staus sowie Umweltprobleme verschärfen
- auf den Nahverkehr der Straße entfallen 40 % der CO₂-Emissionen und 70 % sonstiger Schadstoffe
- Staus verursachen Zeitverluste und höheren Kraftstoffverbrauch
- Verkehrsüberlastungen der Städte sind mit negativen Auswirkungen auf den Überlandverkehr verbunden
- kollektive Verkehrsträger sind zwar besser geeignet, Verfügbarkeit und Akzeptanz des Baus neuer Infrastrukturen stellen aber weiterhin eine große Herausforderung dar

Globale Trends von Belang für die EU-Verkehrspolitik

- Integration der EU mit Nachbarregionen Osteuropa und Nordafrika und die Weltwirtschaft wahrscheinlich
- sehr starker Trend zur Globalisierung durch Liberalisierungsabkommen und revolutionäre Entwicklungen in Verkehr und Kommunikationstechnologien (Container, Satellitenfunknavigation)
- starkes Wirtschaftswachstum vieler Entwicklungsländer trotz wirtschaftlicher Krisen bedeutet Fortsetzung der Globalisierung
- Verkehr außerhalb Europas wird sehr viel stärker zunehmen
- weiterhin rasch wachsender Außenhandel und –verkehr
- Bevölkerungswachstum auf mehr als 9 Mrd. Menschen in 2050 hat enorme Auswirkungen auf weltweit verfügbare Ressourcen und zeigt Wichtigkeit weniger ressourcenintensiver Verkehre

Politische Ziele für einen nachhaltigen Verkehr

- Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems, welches wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedürfnissen der Bürger gerecht wird und
- eine Gesellschaft ohne Ausgrenzung in einem vollständig integrierten und wettbewerbsfähigen Europa fördert
- unmittelbarste Priorität hat die bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger
- Verbesserung der Gesamteffizienz des Verkehrssystems
- beschleunigte Entwicklung und Einführung innovativer Technologien

...

weitere relevante Punkte in Auszügen:

- Zur besseren Nutzung der Netzkapazität und der relativen Stärken einzelner Verkehrsträger müssten die Netze optimiert und als eine Einheit betrieben werden. Derzeit funktionieren die Netze der einzelnen Verkehrsträger noch weitgehend getrennt bei mangelhafter grenzübergreifender Integration selbst innerhalb derselben Verkehrsträger.
- In einigen Segmenten werden durch die Anpassung an die Innovation und neue Markterfordernisse Arbeitsplätze verschwinden. Es muss sichergestellt sein, dass die neuen Bedingungen Arbeitsplätze mit sich bringen, die Beschäftigten sich an dem Prozess beteiligen und darauf reagieren können.
Es ist sicherzustellen, dass jegliche Umstrukturierung sozialverträglich erfolgt, Arbeitsbedingungen gewahrt und erforderlichenfalls verbessert werden. Unterschiede zwischen den Mitgliedsstaaten sollten nicht zu einer Nivellierung nach unten führen und zu einem Wettbewerbsfaktor werden.
- Würden die externen Kosten sämtlicher Verkehrsträger und -mittel korrekt angelastet werden, würden die Bürger mit der Entscheidung für die billigere Lösung automatisch die ökologisch richtige Wahl treffen.
- Das nächste Jahrzehnt wird wahrscheinlich ein Jahrzehnt des Übergangs für das Verkehrssystem werden. Z. B. werden langfristige Investitionen in die Infrastruktur

getätigt werden. Mit den Konsequenzen der dabei getroffenen Entscheidungen wird Europa lange leben müssen.

- Viele öffentliche Dienste wurden im Bestreben nach Effizienzsteigerung zunehmend zentralisiert. Die Entfernungen zwischen dem Wohnort der Bürger und dem Standort der Dienstleister (Schulen, Krankenhäuser, Einkaufszentren, Ämter, ...) nahmen zu. Die Verschlechterung der Zugangsbedingungen hatte eine „Zwangsmobilität“ in großem Umfang zur Folge. Behörden sollten berücksichtigen, welche Folgen sich für den Mobilitätsbedarf von Kunden und Beschäftigten aus ihren Entscheidungen ergeben.