

Mittwoch, 9. Juli 2008

1. vertritt die Auffassung, dass Staatsfonds keinerlei Störungen auf den Kapitalmärkten verursacht haben, dass aber ihre Struktur, ihr Umfang und ihr rasches Wachstum eine sorgfältige Analyse ihrer Rolle und ihres Einflusses erforderlich machen; erkennt an, dass Staatsfonds unterschiedliche Ansätze im Hinblick auf Transparenz und Governance verfolgen;
2. ist besorgt darüber, dass der Mangel an Transparenz bei einigen Staatsfonds kein angemessenes Verständnis ihrer Strukturen und Beweggründe gestattet; fordert die Kommission auf, die Tatsache anzuerkennen, dass Transparenz und Offenlegung das Schlüsselprinzip für die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen und das reibungslose Funktionieren von Märkten generell sind;
3. begrüßt die Mitteilung der Kommission über Staatsfonds, in der die Bedeutung offener Märkte und das Engagement der Kommission für eine globale Lösung bekräftigt werden; nimmt die verschiedenen Initiativen zur Kenntnis, die — entweder auf nationaler Ebene oder in internationalen Foren — darauf abzielen, die Transparenz zu erhöhen und die Governance zu verbessern; fordert die Kommission auf, eng mit dem IWF und der OECD bei der Aufstellung eines globalen Verhaltenskodex zusammenzuarbeiten;
4. ist nichtsdestoweniger der Ansicht, dass die Mitteilung der Kommission über Staatsfonds als ein erster Schritt angesehen werden sollte, und fordert die Kommission deshalb auf, die Tätigkeiten der Staatsfonds zu überwachen und eine Koordinierungsfunktion wahrzunehmen, um zu gewährleisten, dass nationale Initiativen nicht gegen das Engagement zur Sicherstellung der Öffnung für Investitionen gerichtet sind oder die Position der Europäischen Union auf den weltweiten Märkten gefährden;
5. fordert die Kommission auf, eine Analyse der Instrumente vorzunehmen, die der Europäischen Union im EG-Vertrag und in bestehenden Rechtsvorschriften zu Gebote stehen (z. B. Transparenzanforderungen, Stimmrechte, Rechte als Anteilseigner, Sonderaktien ("Golden shares")) und die eine gewisse Reaktion im Falle von Teilnahmeproblemen aufgrund der Intervention von Staatsfonds gestatten;
6. fordert den Rat und die Kommission auf, den Handlungsspielraum zu bewerten, der den EU-Organen aufgrund der Vorschriften von Artikel 64 und 65 des VAEU verbleibt, um die Optionen für ein koordiniertes Vorgehen auf der Ebene der Europäischen Union zu prüfen, das für die Interessen der Europäischen Union und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts von grundlegender Bedeutung ist; fordert die Kommission auf, an einer Liste von Bereichen zu arbeiten, die unter den Geltungsbereich von Artikel 65 betreffend die öffentliche Ordnung fallen könnten;
7. fordert den Rat und die Kommission auf, eine eingehende Analyse der Funktionsweise der globalen Finanzmärkte durchzuführen und unter Berücksichtigung weltweiter Initiativen eine starke EU-Vision zu den Grundsätzen und Regeln für ihre Funktionsweise festzulegen und zu fördern; ist der Auffassung, dass ein solcher gemeinsamer Standpunkt die Position der Europäischen Union in internationalen Foren stärken würde; fordert die Kommission auf, gegebenenfalls den Grundsatz der Gegenseitigkeit anzuwenden;
8. ist besorgt über die Ölpreise und ihre Folgen für den Euro/Dollar-Wechselkurs, da Gewinne aus dem Erdölgeschäft über Staatsfonds oftmals in auf Euro lautende Vermögenswerte und generell auf den Märkten des Euroraums reinvestiert werden;
9. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

P6_TA(2008)0356

EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2008 zum Thema „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

Das Europäische Parlament,

— in Kenntnis des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),

— in Kenntnis des Weißbuchs „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370),

Mittwoch, 9. Juli 2008

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent — Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006)0314),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative Intelligentes Fahrzeug“ (KOM(2007)0541),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert — Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“: „Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“ (KOM(2006)0059),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Güterverkehrslogistik in Europa — der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ (KOM(2006)0336),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt“ (KOM(2005)0718),
- in Kenntnis der Vorschläge und Leitlinien der Kommission und der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments zu den Strukturfonds und zum Kohäsionsfonds sowie zum Siebten Forschungsrahmenprogramm,
- in Kenntnis des geänderten Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (KOM(2007)0817),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 20. Februar 2008 zum Beitrag zur Frühjahrstagung des Europäischen Rates 2008 mit Blick auf die Lissabon-Strategie ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2008 zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa — der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 26. September 2006 zur thematischen Strategie für die städtische Umwelt ⁽⁵⁾,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Mobilität in der Stadt“
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0057.

⁽²⁾ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0345.

⁽³⁾ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0007.

⁽⁴⁾ Angenommene Texte, P6_TA(2007)0375.

⁽⁵⁾ ABl. C 306 E vom 15.12.2006, S. 182.

Mittwoch, 9. Juli 2008

- A. in der Erwägung, dass die urbanen Zentren (Stadt und Umland) in vielerlei Hinsicht von größter Bedeutung für das Leben der EU-Bürger sind; in der Erwägung, dass die urbanen Zentren im Hinblick auf Verschmutzung, Verkehrsüberlastung, Lärm und Straßenverkehrssicherheit als Folgen der städtischen Mobilität trotz ihrer unterschiedlichen Größe und Struktur mit ähnlichen Problemen und Herausforderungen konfrontiert sind,
- B. in der Erwägung, dass in Bezug auf die Mobilität in der Stadt neue Denkweisen und innovative Konzepte unbedingt notwendig sind, weil der Stadtverkehr zu einem großen Teil zu Klimawandel, Verschmutzung und anderen Umweltproblemen sowie auch zu den damit zusammenhängenden negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit der Stadtbewohner beiträgt; in der Erwägung, dass diese Probleme angegangen werden müssen, wenn eine — wie auch immer geartete — umfassende EU-Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels und anderer Umweltprobleme von Erfolg gekrönt sein soll,
- C. in der Erwägung, dass eine angemessene Aufgabenteilung zwischen der Europäischen Union sowie Städten und Gemeinden festgelegt werden muss, wobei der Europäischen Union eine klar definierte Rolle zuteil werden sollte; in der Erwägung, dass gemäß dem Grundsatz der besseren Rechtsetzung sowie gemäß den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit die Gemeinschaft im Bereich der Mobilität in der Stadt nur dann tätig werden sollte, wenn dies einen klaren europäischen Mehrwert bringt,
- D. in der Erwägung, dass die Grundsätze des Binnenmarktkonzepts der Europäischen Union auch im Bereich der städtischen Mobilität Berücksichtigung finden sollten,
- E. in der Erwägung, dass europäische Städte und Gemeinden in der Lage sein sollten, aus einer breiten Palette an flexiblen Instrumenten auszuwählen, um so einen maßgeschneiderten „Policy-Mix“ zusammenzustellen und integrierte, nachhaltige, sozial wirksame und wirtschaftlich tragbare Lösungen für ihre jeweiligen Mobilitätsprobleme bereit zu stellen; in der Erwägung, dass bessere Logistiklösungen und eine Verlagerung auf nachhaltigere Formen des Verkehrs für alle Verkehrsträger und in allen Verkehrsbereichen (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher und privater Personenverkehr, Verteilung von Gütern und Diensten) angestrebt werden müssen, damit eine gute Zugänglichkeit der Stadtzentren und ein flüssiger Verkehrsstrom gewährleistet sind, was für Anwohner, Besucher, Pendler, Erzeuger und Anbieter von Waren und Dienstleistungen — vor allem für KMU — von großer Bedeutung ist; in der Erwägung, dass der Interoperabilität der gewählten Instrumente besonderes Augenmerk zukommen sollte, damit die zuständigen Stellen zu einem späteren Zeitpunkt in der Lage sind, Verkehrsvergehen im Zusammenhang mit städtischen Gebieten grenzübergreifend zu ahnden,
- F. in der Erwägung, dass die europäische Politik zum Stadtverkehr den wirtschaftlichen, sozialen, territorialen und ökologischen Zusammenhalt berücksichtigen muss; in der Erwägung, dass vor allem auf die besonderen Probleme und Voraussetzungen in den „neuen“ Mitgliedstaaten geachtet werden muss,
- G. in der Erwägung, dass auf die besonderen Bedürfnisse von Arbeitnehmern (Pendler), Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Kindern (Kinderwagen), sozial schwächeren und älteren Menschen geachtet werden muss; in der Erwägung, dass wir uns vor Augen halten sollten, dass das rasche Altern der Bevölkerung Europas zu einem demographischen Wandel und zu neuen Mobilitätsbedürfnissen von Gesellschaften führt,
- H. in der Erwägung, dass angesichts der absehbaren Herausforderungen in Bezug auf die Umwelt, die Energie und die Mobilität, die in den kommenden Jahrzehnten auf uns zukommen werden, unbedingt ein neuer Ansatz bei der strategischen Planung für Städte verfolgt werden muss,
- I. in der Erwägung, dass die Internalisierung der externen Kosten ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Kostenwahrheit im Transportsektor ist; in der Erwägung, dass eine mögliche Quersubventionierung zugunsten nachhaltiger städtischer Verkehrskonzepte zu prüfen ist, damit eine gerechte Behandlung des Güter- und Personenverkehrs sowie der verschiedenen Verkehrsträger gewährleistet ist; in der Erwägung, dass Anstrengungen dahingehend unternommen werden sollten, neue Finanzierungsinstrumente zu entwickeln und vorhandene Finanzierungsinstrumente wie zum Beispiel die Struktur- und den Kohäsionsfonds besser und häufiger für nachhaltige Lösungen im Bereich der städtischen Mobilität einzusetzen,

Die Rolle der Europäischen Union

1. begrüßt das oben genannte Grünbuch als geeignete Diskussionsgrundlage; begrüßt ferner die umfassende Einbeziehung der Beteiligten in den Prozess der Meinungsbildung und der Formulierung künftiger EU-Politik zum städtischen Verkehr;

Mittwoch, 9. Juli 2008

2. erachtet es als notwendig, die Verantwortungsbereiche der Europäischen Union gemäß den in den Verträgen festgelegten Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit klar zu umreißen; erkennt den Grundsatz an, dass es den Kommunalbehörden freigestellt ist, eigene Mobilitätsstrategien zu verabschieden, sofern diese nicht im Widerspruch zu den entsprechenden nationalen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften stehen; geht gleichzeitig davon aus, dass — bei Anwendung der oben genannten Grundsätze — die Mitgliedstaaten, Städte und Gemeinden sich ihrer eigenen Verantwortung dafür bewusst sind, die Mobilität in der Stadt besser zu gestalten und zu planen; räumt allerdings ein, dass ein abgestimmtes Vorgehen innerhalb der Gemeinschaft in Bezug auf Mobilität in der Stadt in manchen Bereichen einen eindeutigen Mehrwert bringen kann;
3. ist der Auffassung, dass die Europäische Union eine umfassende Strategie zur Mobilität in der Stadt festlegen sollte, die zu einer rationelleren Nutzung privater Fahrzeuge führt und die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger fördert, damit die Verpflichtungen der Europäischen Union zum Umweltschutz und zur Senkung der Treibhausgasemissionen besser verwirklicht werden können;
4. ist der Auffassung, dass in folgenden Bereichen ein Handeln auf europäischer Ebene notwendig ist, und fordert
 - die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzepts zur städtischen Mobilität, das als gemeinsamer Bezugsrahmen für europäische, nationale, regionale und lokale Akteure (Kommunen, Bürger, Wirtschaft und Industrie) dient; diesem Ansatz sollten die Grundsätze des Binnenmarktes der Europäischen Union im Bereich der nachhaltigen Mobilität zugrunde liegen, und er sollte der Lebensfähigkeit der Städte und den Auswirkungen auf die Demographie (Abwanderung aus den Städten) Rechnung tragen; hebt hervor, dass dies einen deutlichen Anreiz für Städte und städtische Gebiete darstellen sollte, integrierte und umfassende Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt (SUMP) zu erstellen, wobei der Schwerpunkt auf langfristiger Stadtplanung und Raumplanung liegen sollte; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, zu prüfen, wie diese Pläne mit der Kofinanzierung von Verkehrsprojekten in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern durch die Europäische Union sowie mit den europäischen Rechtsvorschriften, Beschlüssen und Zielvorgaben zur Reduzierung der Zahl der Unfälle, der CO₂-Emissionen, der örtlichen Gasemissionen und der Lärmbelastung verknüpft werden können;
 - die Beschaffung und wirksame Verbreitung von verlässlichen und vergleichbaren Daten zu allen Aspekten des Stadt- und Stadtumlandverkehrs unter Berücksichtigung zukünftiger Veränderungen der Rahmenbedingungen (z. B. demografischer Wandel, Wirtschaftswachstum, Klimawandel);
 - eine Aufstellung über die derzeit geltenden gemeinschaftlichen Regelungen, die den Bereich der Mobilität in der Stadt direkt oder indirekt betreffen, wobei jeweils Möglichkeiten zur Verbesserung und Vereinfachung zu prüfen sind;
 - eine Bewertung der Umsetzung und Anwendung der europäischen Rechtsvorschriften zum städtischen Verkehr, insbesondere zum öffentlichen Personenverkehr, durch die Mitgliedstaaten;
 - eine Übersicht der lokalen Initiativen, mit denen eine Reihe der im Grünbuch erwähnten Probleme (zum Beispiel in Bezug auf Mautgebühren, grüne Zonen, sicheren Nahverkehr, Rechtsvorschriften zum Schutz der Radfahrer usw.) angegangen werden können; hofft, dass diese Übersicht die Grundlage für den Austausch bewährter Verfahren in diesen Bereichen bildet;
 - die Überwachung lokaler Maßnahmen, die den Zugang zu den Innenstädten betreffen, damit neue Handelsbarrieren im EU-Binnenmarkt vermieden werden;
 - eine „europäische Plattform für Mobilität in der Stadt“ oder jedes andere wirkungsvolle Forum, in dem sämtliche Daten, bewährten Methoden und Informationen über Maßnahmen zur Mobilität in der Stadt in verständlicher Form zusammenfließen und das es Bürgern und Entscheidungsträgern ermöglicht, unkompliziert auf wichtige Informationen zuzugreifen, die für die Entwicklung von Maßnahmen im Bereich Mobilität in der Stadt erforderlich sind; betont, dass eine solche Plattform möglichst umfassend auf bereits existierende Datenbanken, Ressourcen und Einrichtungen zurückgreifen sollte, damit bürokratischer Aufwand vermieden werden kann;
 - die Bewertung der externen Kosten der diversen Verkehrsträger sowie eine Prüfung der Möglichkeit, diese zu internalisieren;
5. fordert die Kommission auf, mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um nationale Hindernisse für städtische Projekte zu beseitigen, ohne jedoch Vorschläge für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zu unterbreiten, die die Flexibilität vor Ort einschränken könnten, die zur Lösung der Mobilitätsprobleme erforderlich ist;

Mittwoch, 9. Juli 2008

Gesetzgebung

6. hält es für notwendig, dass die Europäische Union in jenen Politikbereichen, in denen sie gesetzgeberisch tätig werden kann (z. B. Haushaltspolitik, Umweltpolitik, Sozial- und Arbeitsmarktpolitik, Wettbewerbspolitik, Industriepolitik, Regional- und Kohäsionspolitik, Verkehrspolitik, Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und Energiepolitik) den besonderen Erfordernissen des innerstädtischen Verkehrs Rechnung trägt;

Standardisierung und Harmonisierung

7. fordert spezifische europäische Regelungen und/oder Leitlinien zu Standardisierung und Harmonisierung, vor allem betreffend:

- Gestaltung und Funktion von Umweltzonen und Straßenbenutzungsgebühren; ist der Auffassung, dass die Entscheidung darüber, ob diese Maßnahmen eingeführt werden sollen, auf kommunaler Ebene getroffen und dabei der speziellen Situation des jeweiligen Ballungsraums Rechnung getragen werden sollte; ist ferner der Auffassung, dass gemäß den Grundsätzen des EU-Binnenmarktes der Interoperabilität dieser Maßnahmen besondere Bedeutung zukommen sollte, damit ein freier Verkehrsfluss gewährleistet ist und vermieden wird, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten auseinandergehende Initiativen ergriffen werden;
- technische und organisatorische Anforderungen zur Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger sowohl für Personen als auch für Güter;
- die Mobilität von Personen mit Behinderungen, älteren Menschen und Personen mit Kleinkindern sowie von sozial Schwächeren;
- die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gemäß gemeinschaftlichen und nationalen Rechtsvorschriften;
- die Zugänglichkeit und Interoperabilität der ITS-Technologie (*Intelligent Transport Systems*) für den Einsatz in der gesamten Europäischen Union;

Verbreitung und Austausch bewährter Praktiken

8. verlangt zudem geeignete Maßnahmen zur Förderung des Austausches bewährter Praktiken, insbesondere in Bezug auf

- die Optimierung der Nutzung vorhandener Infrastruktur, zum Beispiel durch flexible Straßennutzungskonzepte,
- die Annahme multimodaler Verkehrs- und Mobilitätslösungen (Straße, Schiene, Wasser),
- integrierte Ticket- und Abrechnungssysteme, die den Zugang zu und die übergreifende Nutzung von verschiedenen Verkehrsträgern erleichtern,
- die Erarbeitung maßgeschneiderter, nachhaltiger Mobilitätspläne sowie unterstützender Maßnahmen bei Raum- und Stadtplanung („Stadt der kurzen Wege“) unter frühzeitiger Einbindung aller Betroffenen,
- Leitlinien zur Gewährleistung der dienststellenübergreifenden Zusammenarbeit zwischen allen Stellen der Kommunal- und Regionalverwaltung und den öffentlichen Versorgungsbetrieben, wenn Projekte in städtischen Gebieten geplant werden,
- innovative Lösungen für einen effizienten Güterverkehr, insbesondere für die innerstädtische Feindistribution von Gütern, einschließlich sicherer Ladeeinrichtungen, die die „last-mile-operation“ erleichtern,
- nachhaltige Verkehrsdienste, die der Mobilität von Touristen in städtischen und vorstädtischen Gebieten dienen,
- Leitlinien für eine umweltbewusste öffentliche Beschaffungspolitik,
- eine verbesserte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Hinblick auf Effizienz, Attraktivität, Verringerung von Emissionen und Zugänglichkeit, auch für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, sowie im Hinblick auf Sicherheit,

Mittwoch, 9. Juli 2008

- die Förderung nachhaltiger Mobilitätsketten: Gehen-Fahrradfahren-Carsharing-Fahrgemeinschaften-Taxi-kollektive/öffentliche Mobilität,
 - die bessere Organisation des Kurzstreckenverkehrs,
 - verkehrsleitende Maßnahmen zur Optimierung des Logistik- und Mobilitätsmanagements zur Verkehrsvermeidung und -entflechtung, wie zum Beispiel Teleworking oder flexible Zeiten für Arbeits- und Unterrichtsbeginn,
 - Maßnahmen zur Förderung der virtuellen Mobilität wie E-Learning, E-Banking, Teleshopping, Telekonferenzen,
 - die Einrichtung von grünen Zonen und Straßenbenutzungsgebühren,
 - Parkraumpolitik und Parkraumbewirtschaftung, wie etwa die Einführung von Parkleitsystemen,
 - die Verbesserung und Verbreitung der Anwendung Intelligenter Verkehrssysteme (ITS);
9. fordert die möglichst umfassende Verbreitung von Daten zu Fragen, die für die Mobilität in der Stadt von Bedeutung sind, beispielsweise der Statistiken von Eurostat und CARE (Datenbank der Gemeinschaft zu Straßenverkehrsunfällen in Europa); fordert, dass zur Datenbank CARE Zugang gewährt wird, was dem Austausch von Informationen und Fachwissen unter Verkehrsexperten beträchtlich dienen würde;
10. fordert die Kommission auf, die lokalen Behörden durch die Förderung von Pilotprojekten und Testvorhaben, insbesondere betreffend die Anwendung eines integrierten Ansatzes in Fragen der Mobilität in der Stadt, sowie durch Hilfe im Bereich der Forschung bei der Städteplanung zu unterstützen;

Forschung und Entwicklung

11. unterstreicht die Notwendigkeit von Forschung und Entwicklung im Bereich des nachhaltigen Verkehrs, insbesondere zur Förderung des technologischen Fortschritts bei der Entwicklung sauberer Fahrzeugtechnologien; fordert die Kommission und den Rat auf, in saubere, effizientere, verbraucherorientierte und sichere städtische Verkehrssysteme zu investieren und Maßnahmen zu ergreifen, damit ein Markt für derartige Systeme entsteht;
12. weist darauf hin, dass sich die Europäische Union an der Entwicklung und Förderung von ITS sowie an der Finanzierung innovativer Technologien beteiligen muss, da diese einen wichtigen Beitrag unter anderem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zu einer größeren logistischen Effizienz leisten können; ist daher der Auffassung, dass die weitere Entwicklung und vor allem der vermehrte Einsatz von ITS in der Europäischen Union besonders gefördert werden sollte;
13. fordert die Kommission auf, eine vergleichende Aufstellung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Mobilität in der Stadt im Rahmen der verschiedenen EU-Rahmenprogramme zu erstellen und zugänglich zu machen, in der auch Beispiele angegeben sind, die in die Praxis umgesetzt wurden;

Koordinierung zwischen den Behörden

14. betont, dass der Austausch bewährter Verfahren bei der Mobilitätssteuerung und eine bessere Koordinierung wesentlich für die Verbesserung des städtischen Verkehrs und der Mobilität in der Stadt sind, da Mängel auftreten wie das Fehlen einer angemessenen Zuweisung der Verantwortlichkeiten, fehlende Koordinierung von Maßnahmen zwischen den lokalen, regionalen und nationalen Behörden sowie ungenügende Koordinierung bei der Planung von Verkehrssystemen in Städten, Vorstädten sowie im ländlichen Raum; weist darauf hin, dass eine schlechte Abstimmung zwischen lokalen Gebietskörperschaften zu höheren Lieferkosten, mehr Verkehr und somit mehr Umweltverschmutzung führt;
15. dringt auf bessere Koordinierung zwischen benachbarten lokalen Gebietskörperschaften, um ein gewisses Maß an Kohärenz sicherzustellen und um eine nachhaltige und ausgewogene Entwicklung der lokalen und regionalen Verkehrsinfrastrukturen, auch auf grenzübergreifenden Gebieten, zu erreichen;

Mittwoch, 9. Juli 2008

Integrierter Ansatz

16. hält es für notwendig, dass bei der Stadtplanung und -entwicklung ein integriertes Konzept verfolgt und im Bereich des städtischen Verkehrs sowohl den aktuellen als auch den zukünftigen Bedürfnissen und Erfordernissen Rechnung getragen wird; vertritt die Ansicht, dass die Schaffung schneller Zugverbindungen zwischen Stadtzentren und Binnenschiffshäfen, Bahnhöfen und Flughäfen und besonders zur Anbindung von Randregionen bei der Entwicklung und Modernisierung größerer Städte eine Priorität sein sollte;

17. weist darauf hin, dass in Anbetracht der immer schneller voranschreitenden Urbanisierung den Vorstädten sowie den Ballungsgebieten größere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss;

Individuelle Verantwortung

18. unterstreicht die individuelle Verantwortung der Bürger und hält es für erforderlich, sie dazu anzuregen, ihr Verhalten als Verkehrsteilnehmer kritisch zu hinterfragen und, wenn möglich, aktiv in lokalen Foren zur Mobilität in der Stadt mitzuwirken; ist der Ansicht, dass nahezu jeder Bürger in der Lage ist, seine Gewohnheiten, etwa hinsichtlich der Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs und alternativer Fortbewegungsarten (Zufußgehen, Radfahren oder öffentliche Verkehrsmittel) zu ändern und damit einen individuellen Beitrag zu einer sauberen und lebenswerten Stadt zu leisten; fordert, dass nationale, regionale und kommunale Stellen alternative Mobilitätsangebote bereitstellen, um diese Umstellung zu erleichtern; fordert ferner die europäischen, nationalen, regionalen und kommunalen Stellen auf, verstärkt Aufklärungs- und Informationskampagnen zu betreiben, die dazu dienen, dass sich die Bürger ihres Verkehrsverhaltens besser bewusst werden; hebt die besondere Bedeutung von Aufklärungskampagnen für die jüngere Generation hervor;

19. weist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung und den wachsenden Erfolg des „autofreien Tages“ im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche hin; stellt fest, dass im Jahr 2007 1909 Städte aus 23 Mitgliedstaaten an dieser Initiative teilgenommen haben; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, diese Initiative weiter zu fördern und allgemein zu verbreiten;

20. hält es für erforderlich, dass eine Studie erstellt wird, die aussagekräftige Informationen zu allen Aspekten der Mobilitätsangebote in der Stadt und des Mobilitätsverhaltens der Bürger beleuchtet (Individual- versus Kollektivverkehr); fordert eine neue und standardisierte Erfassung von Daten zu bislang weniger untersuchten Fragen wie dem Verhalten von Fußgängern und Fahrradfahrern sowie den Gründen, warum Bürger bestimmten Verkehrsmitteln den Vorzug geben;

Finanzierung

21. ist der Auffassung, dass die Europäische Union bei der Finanzierung von Maßnahmen im Bereich des städtischen Personen- und Güterverkehrs, zum Beispiel aus Mitteln der Struktur- und des Kohäsionsfonds, einen wichtigen Beitrag leisten kann, und fordert die Kommission auf, ihre Verantwortung auf diesem Gebiet wahrzunehmen; verweist bei durch das Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen umwelt- und verkehrsrelevanten Maßnahmen auf die Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten;

22. fordert die Kommission auf, spezifische marktwirtschaftliche Instrumente zu erarbeiten, die ausgewogene Rahmenbedingungen schaffen, um nachhaltige Mobilität in urbanen Zentren zu ermöglichen;

23. fordert im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung des EU-Haushalts, dass die Finanzierung von Projekten aus Mitteln der Europäischen Union künftig verstärkt an Bedingungen und Auflagen gebunden wird, die nachhaltigen Verkehr und Umweltschutz betreffen, und sieht darin ein geeignetes Instrument zur Förderung umweltfreundlicher und umfassend zugänglicher Verkehrskonzepte;

24. fordert die Kommission auf, alleine sowie unter anderem gemeinsam mit der Europäischen Investitionsbank die derzeitigen und künftigen Möglichkeiten zur Finanzierung des städtischen Verkehrs zu prüfen; schlägt vor, einen umfassenden Leitfaden zu erstellen, in dem in systematischer Weise alle Mittel erfasst werden, die für den städtischen Verkehr zur Verfügung stehen; fordert die Kommission ferner auf, die Frage von Quersubventionierungen im Verkehrsbereich zu prüfen, um eine gerechte Behandlung aller Verkehrsträger sowie des Güter- und Personenverkehrs zu gewährleisten; außerdem sollten alle Aspekte von Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft sowie ihr möglicher Beitrag zu Konzepten für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt bewertet werden;

Mittwoch, 9. Juli 2008

25. fordert das Präsidium des Europäischen Parlaments und seine Dienststellen auf, mit gutem Beispiel voranzugehen, indem es seine eigenen Beschlüsse umsetzt und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement für Mitglieder, Beamte und Besucher mit dem Ziel fördert, bei der Anwendung der EMAS-Verordnung durch das Parlament auch einer nachhaltigen Mobilität Raum zu geben;

*

* *

26. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

EZB-Jahresbericht 2007

P6_TA(2008)0357

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2008 zu dem Jahresbericht der EZB für 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Jahresberichts der Europäischen Zentralbank (EZB) für 2007,
 - unter Hinweis auf Artikel 113 des EG-Vertrags,
 - unter Hinweis auf Artikel 15 des dem Vertrag beigefügten Protokolls über die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. April 1998 zur demokratischen Rechenschaftspflicht in der dritten Phase der WWU ⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 20. Februar 2008 zu den Integrierten Leitlinien für Wachstum und Beschäftigung (Teil: Grundzüge der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft): Eintritt in den neuen Programmzyklus (2008-2010) ⁽²⁾,
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „WWU@10: Zehn Jahre Wirtschafts- und Währungsunion — Errungenschaften und Herausforderungen“ (KOM(2008)0238),
 - in Kenntnis des Finanzstabilitätsberichts der EZB vom Dezember 2007 und ihres Berichts vom April 2008 über die Finanzintegration in Europa,
 - in Kenntnis der Frühjahrswirtschaftsprognose der Kommission für 2008-2009,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (A6-0241/2008),
- A. in der Erwägung, dass das BIP im Euroraum 2007 um 2,6 % stieg (gegenüber 2,7 % im Jahre 2006), obwohl die Finanzmarkturbulenzen in der zweiten Jahreshälfte eine erhöhte Unsicherheit hervorriefen,
- B. in der Erwägung, dass sich die Inflationsrate auf 2,1 % gegenüber 2,2 % im Jahre 2006 belief, obwohl das Wirtschaftsumfeld von einem starken Aufwärtsdruck auf die Preise geprägt war,
- C. in der Erwägung, dass die EZB die Zinssätze auch 2007 an hob, sodass sie im Juni bei 4,0 % — verglichen mit 3,5 % im Dezember 2006 — lagen, und sie im zweiten Halbjahr auf diesem Niveau beließ,

⁽¹⁾ ABl. C 138 vom 4.5.1998, S. 177.

⁽²⁾ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0058.