

11.12.96

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**EntschlieÙung zum Grönbuch der Kommission "Das Búrgernetz:
Wege zur Nutzung des Potentials des öfentlichen Personen-
verkehrs in Europa"**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 037811 - vom 9. Dezember 1996. Das Europäische Parlament hat die
EntschlieÙung in der Sitzung am 28. November 1996 angenommen.

EntschlieBung zum Grönbuch der Kommission "Das B6rgernetz: Wege zur Nutzung des Potentials des 6ffentlichen Personenverkehrs in Europa" (KOM(95)0601 - C4-0598/95)

Das Europ6ische Parlament,

- unter Hinweis auf das Gr6nbuch der Kommission (KOM(95)0601 - C4-0598/95),
- unter Hinweis auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europ6ischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 6ber gemeinschaftliche Leitlinien f6ur den Aufbau eines transeurop6ischen Verkehrsnetzes⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf folgende Petitionen:
 - a) Nr. 575/95 betreffend die Einrichtung von Radwegen in den italienischen St6dten,
 - b) Nr. 576/95 betreffend StraBeninfrastrukturprobleme,
- in Kenntnis des EntschlieBungsantrags von Frau Muscardini zu einem alternativen Verkehrsnetz zur Unterst6tzung des Handels zwischen Lodi und Piacenza (B4-0466/96),
- insbesondere unter Hinweis auf den dem vorstehend genannten Gr6nbuch beigef6ugten Anhang B, der eine 6bersicht 6ber die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des 6ffentlichen Personenverkehrs enth6lt,
- unter Hinweis auf das Gr6nbuch der Kommission 6ber die st6dtische Umwelt (KOM(90)0218),
- unter Hinweis auf seine EntschlieBung vom 12. Juni 1991 zur st6dtischen Umwelt⁽²⁾,
- unter Hinweis auf das Gr6nbuch der Kommission zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt: Eine Gemeinschaftsstrategie f6ur eine "dauerhaft umweltgerechte Mobilit6t" (KOM(92)0046) und den einschl6gigen Bericht der Sachverst6ndigengruppe⁽³⁾,
- unter Hinweis auf die Vorschl6ge f6ur Rechtsakte zu behindertengerechten Geb6uden und 6ffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere die EntschlieBung vom 16. September 1987 zur Bef6rderung von Behinderten und alten Menschen⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine EntschlieBung vom 12. Juni 1992 zur Verkehrs6berlastung und zu den Verkehrsverh6ltnissen in den St6dten⁽⁵⁾,
- unter Hinweis auf seine EntschlieBung vom 13. M6rz 1987 zur F6rderung des Fahrrads als Verkehrsmittel⁽⁶⁾,
- unter Hinweis auf das Gr6nbuch der Kommission 6ber die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95)0651),

(1) ABl. L 228 vom 09.09.1996.

(2) ABl. C 267 vom 14.10.1991, S. 156.

(3) Arbeitsgruppe Verkehr 2000 Plus, Verkehr in einem sich schnell wandelnden Europa, Dezember 1990.

(4) ABl. C 281 vom 19.10.1987, S. 85.

(5) ABl. C 176 vom 13.07.1992, S. 240.

(6) ABl. C 99 vom 13.04.1987, S. 219.

- unter Hinweis auf seine EntschlieBung vom 6. Juni 1996⁽¹⁾ zur Mitteilung der Kommission über die gemeinsame Verkehrspolitik - Aktionsprogramm (1995-2000)",
 - unter Hinweis auf den OECD/EKVM-Bericht "Stadtverkehr und nachhaltige Entwicklung",
 - unter Hinweis auf die zunehmende Mobilität der europäischen Bürger,
 - in der Erwägung, daß die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort in der Regel größer ist als früher,
 - unter Hinweis auf die Ausweitung des Pkw-Bestandes in der Union,
 - unter Hinweis auf den wachsenden Stellenwert von Erholung und Fremdenverkehr,
 - unter Hinweis auf die zunehmende Zahl der Haushalte, in denen mehrere Personen erwerbstätig sind, und die damit einhergehende Zunahme der Zahl der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz,
 - unter Hinweis auf das Subsidiaritätsprinzip, wie es in Artikel 3b des EG-Vertrags verankert ist,
 - unter Hinweis auf die Abwanderung aus den ländlichen Gebieten und den Randregionen, die zur Verödung großer Gebiete in Europa führt, das räumliche Ungleichgewicht innerhalb der Union verstärkt und die Problematik der Großstädte und städtischen Ballungsgebiete verschärft,
 - unter Hinweis auf die auf dem Erd-Gipfel in Rio eingegangene Verpflichtung, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2000 auf dem Stand des Jahres 1990 zu stabilisieren,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik, des Ausschusses für Forschung, technologische Entwicklung und Energie, des Ausschusses für Regionalpolitik, des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz und des Ausschusses für die Rechte der Frau (A4-0289/96),
- A. in der Erwägung, daß die Intermodalität als solche in den Titel des Grünbuchs aufgenommen werden muß,
- B. in der Erwägung, daß die Lebensumwelt und die Gesundheit des Menschen aufgrund der ständigen Zunahme des Individualverkehrs immer stärker beeinträchtigt werden und daß eine auf Dauer umweltgerechte Mobilität aufs engste mit der Verringerung der Verkehrsströme und der Verkehrsüberlastung bzw. mit dem Umstieg auf alternative, weniger schädliche Verkehrsträger zusammenhängt,
- C. in Erwägung der Notwendigkeit einer stärkeren Verknüpfung von Verkehrsplanung, Raumplanung allgemein, Stadtplanung, Straßennetz, Verkehrslenkung und Parkraumbewirtschaftung,
- D. in der Erwägung, daß sich die EU auf der Konferenz in Rio zur Stabilisierung der CO₂-Emissionen verpflichtet hat, daß im Rahmen der "Agenda 21" eine nachhaltige städtische Umwelt angestrebt wird und daß ein wesentlicher Teil der CO₂-Emissionen vom Stadtverkehr verursacht wird,
- E. in der Erwägung, daß der private Personenverkehr an vielen Orten dermaßen zunimmt, daß der Güter- und Geschäftsverkehr gefährdet werden,
- F. in der Erwägung, daß durch eine Verbesserung der Intermodalität von Verkehrsabläufen die Attraktivität des ÖPNV entscheidend gesteigert werden kann, mit der Folge von Verkehrsreduzierung und einer Verlagerung von Personenbewegungen auf weniger umweltbelastende Verkehrsträger,
- G. in der Erwägung, daß es den öffentlichen Verkehr - insbesondere den Schienenverkehr - konsequent gegenüber dem Straßenverkehr fördern will,

(1) ABl. C 181 vom 24.06.1996, S. 21.

- H. unter Hinweis darauf, daß ein direkter Zusammenhang zwischen der Verwirklichung der transeuropäischen Netze und der Förderung des öffentlichen Verkehrs besteht,
- I. in der Erwägung, daß im Verkehr, folglich auch im städtischen und öffentlichen Verkehr, alle verursachten Kosten auf vernünftige Weise den verschiedenen Verkehrsträgern angelastet werden müssen und daß ein Teil der daraus resultierenden Einnahmen der Entwicklung einer nachhaltigen städtischen Mobilität zugute kommen muß,
- J. unter Hinweis darauf, daß nach den EG-Richtlinien über das öffentliche Auftrags- und Vergabewesen ein Ausschluß des öffentlichen Verkehrs vom Geltungsbereich der einschlägigen Bestimmungen nicht mehr zulässig ist,
- K. in der Erwägung, daß gemäß den Artikeln 77 sowie 90 Absätze 1 und 2 des EG-Vertrags von den Behörden in Eigenregie betriebene öffentliche Verkehrsdienste zulässig sind,
- L. in der Erwägung, daß auf nahezu allen Ebenen mehr Mittel für die Verbesserung bzw. Schaffung der Infrastruktur, für den Betrieb und die Förderung des Paratransits, des öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs sowie eine Kombination dieser Verkehrsformen bereitgestellt werden müssen,
- M. in der Erwägung, daß die Beteiligung privater Initiativen an den öffentlichen Verkehrsbetrieben zweckmäßig ist, vor allem was die Finanzierung betrifft,
- N. in der Erwägung, daß in Artikel 130a des EG-Vertrags als vorrangiges Ziel die harmonische Entwicklung der Gemeinschaft festgeschrieben wird und alle denkbaren Vorkehrungen zur Verwirklichung der Zielvorgabe getroffen werden müssen, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt zu stärken und insbesondere den Abstand zwischen den verschiedenen Regionen und den Entwicklungsrückstand der am wenigsten begünstigten Gebiete zu verringern,
- O. folglich in Erwägung der Benachteiligungen, die die Abgelegenheit und die Insellage der peripheren Regionen und der EU-Regionen in äußerster Randlage mit sich bringen, und der wichtigen potentiellen Rolle eines besseren öffentlichen Verkehrssystems zur Korrektur dieser Situation,
- P. in der Erwägung, daß die Strukturmaßnahmen bzw. die Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in den Grenzregionen Vorrang erhalten müssen,

ZUSTÄNDIGKEITEN DER UNION

- 1. ist der Ansicht, daß die Gestaltung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrsnetzes in der Union im Dienste aller Bürger primär in den Aufgabenbereich der kommunalen und regionalen Behörden fällt; die Koordinierung der nationalen Netze erfolgt auf der Ebene der Union; erleichtert werden sollte insbesondere der Zugang von Behinderten, älteren Menschen und von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Personen;
- 2. ist der Ansicht, daß die Wahrnehmung dieser Aufgabe in die Mitverantwortung der Union fällt, da andernfalls - wenn ein angemessener und dauerhafter vor- und nachgelagerter Verkehr fehlt - die Verwirklichung der transeuropäischen Netze im Zuge des Binnenmarktes, die der Union im Vertrag zugewiesen wurde, nicht gewährleistet ist;
- 3. hält von seiten der Union eine Förderung integrierter Verkehrsplanungen zur Vermeidung unsinniger und kostenintensiver Parallelinvestitionen und zur Förderung des Umweltschutzes für sinnvoll; dabei müssen Ökobilanzen sowie Interdependenzuntersuchungen der regionalen und lokalen Verkehrssysteme sowie Bedingung für Zuwendungen für Verkehrsinvestitionen gemacht werden;
- 4. hält es für sehr wichtig, daß der Bürger in seiner Eigenschaft als Verbraucher und Kunde von Verkehrsdiensten möglichst eng in die Verwirklichung der öffentlichen Verkehrsnetze einbezogen wird, und ist der Ansicht, daß diese Einbeziehung auf der Ebene des Netzes (lokal, regional, national oder im europäischen Rahmen) erfolgen muß;
- 5. hält eine stärkere Förderung von Netzwerken zum Erfahrungsaustausch zwischen europäischen Städten und Ballungsgebieten mit hoher Verkehrsdichte über

Strategien und Modelle zur Steigerung der Intermodalität von Verkehrsabläufen für erforderlich;

FINANZIERUNG

6. tritt dafür ein, daß der Betrieb des öffentlichen Verkehrs so weit wie möglich aus den Beförderungsentgelten finanziert wird und daß die notwendigen zusätzlichen Finanzmittel, die von nationalen, kommunalen und/oder regionalen Behörden aufgebracht werden, so weit wie möglich leistungsgebunden sind;
7. hält deshalb die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für eine Maßnahme, die mit Blick auf die Verwirklichung der Zielvorgaben der transeuropäischen Netze und des Bürgernetzes von jedem Mitgliedstaat unter Berücksichtigung seiner jeweiligen Umstände erwogen werden muß;
8. schlägt vor, daß die Europäische Union mit geeigneten Mitteln zur finanziellen Unterstützung vielversprechender Innovationen im öffentlichen Personenverkehr, die den Zielvorgaben des Grünbuchs dienlich sind, beiträgt;
9. hofft, daß von rein wirtschaftlichen Kriterien abgesehen wird und Parameter des gesellschaftlichen Nutzens zugrundegelegt werden, damit in den Randregionen, die eine geringe Bevölkerungsdichte aufweisen bzw. in denen ein großer Teil der Bevölkerung in ländlichen Gebieten lebt, die Finanzierung von Initiativen zur Förderung der Mobilität der Bürger in Angriff genommen wird;

INTERMODALITÄT

10. hält die Verknüpfung des Einsatzes der verschiedenen Verkehrsträger für sehr wichtig und will deshalb das Schwergewicht auf die Einrichtungen und Vorkehrungen zur Gewährleistung dieses Verbunds legen, wie dies bereits im obengenannten Beschluß über die transeuropäischen Netze in Artikel 1 Absatz 3 zum Ausdruck kommt;
11. teilt den Standpunkt der Kommission, daß der öffentliche Verkehr gefördert werden muß, hält jedoch eine wirklich funktionale und rationale Nutzung eines Netzes nur dann für möglich, wenn darin dem Pkw, mit dem mehr als drei Viertel aller Fahrten in der Europäischen Union zurückgelegt werden, ein gewisser Raum vorbehalten wird;
12. ist der Ansicht, daß neben dem privaten Pkw in einem gut funktionierenden Netz auch dem Paratransit, z.B. dem Sammeltaxi (nach Möglichkeit mit Elektroantrieb) bzw. auch Fahrgemeinschaften und dem Car Sharing ein sehr viel breiterer Raum gegeben werden muß;
13. ist der Ansicht, daß eine Verringerung des Personenverkehrs mit dem privaten Pkw verwirklicht werden kann;
14. hält es für ratsam, das Angebot an und die Einsatzmöglichkeiten von Mietfahrrädern und Mietwagen (vorzugsweise mit Elektroantrieb) auszuweiten; fordert die Mitgliedstaaten dringend auf, den Einsatz des Fahrrads zu fördern, insbesondere durch die Anlage von Radwegen und die Ausweitung der Beförderungsmöglichkeiten für Fahrräder in Zügen;
15. weist darauf hin, daß nach dem jüngsten Vorschlag der Kommission zur Kabotage im Personenkraftverkehr (KOM(95)0729) Verkehrsunternehmen auch innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, zum Linienverkehr zugelassen werden können und damit der grenzüberschreitende Linienverkehr erleichtert wird;
16. fordert die zuständigen Stellen der Union, der Mitgliedstaaten, den Regionen und der Städte mit Nachdruck auf, den Einrichtungen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger - integrierte Knotenpunkte und Umsteigebahnhöfe mit entsprechenden Parkmöglichkeiten - sowie integrierten Taktfahrplänen des ÖPV mehr Aufmerksamkeit zu widmen;
17. ist der Ansicht, daß Haltestellen im öffentlichen Verkehr so angelegt werden müssen, daß sie nicht nur den Reisenden den notwendigen Komfort bieten, sondern daß auch eine Unterrichtung über Wartezeiten und die nächstmöglichen Verbindungen erfolgt; weist darauf hin, daß die Haltestellen gleichzeitig

auch so eingerichtet sein müssen, daß sie auch für Reisende mit einer Körperbehinderung geeignet sind;

RAUMPLANUNG

18. ist davon überzeugt, daß die Mobilität in der Europäischen Union vorerst weiter zunehmen wird, und glaubt, daß diesem Umstand bei der künftigen Gestaltung der Raumplanung Rechnung getragen werden muß;
19. betont die positiven Auswirkungen der Entzerrung von Arbeitszeiten für die Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Spitzenzeiten und für eine gleichmäßigere Auslastung und damit sowohl den wirtschaftlicheren Einsatz als auch den erhöhten Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel; regt die Prüfung der Frage an, inwieweit die Beteiligung von Arbeitgebern an Fahrgeldkosten ihrer Mitarbeiter/innen für öffentliche Verkehrsmittel mit entsprechenden Preissenkungen durch die Verkehrsunternehmen ("Job-ticket") gekoppelt werden kann;
20. fordert die Kommission auf, alle fünf Jahre einen Leitplan für die Verkehrspolitik auf nationaler und regionaler Ebene zu veröffentlichen;
21. hält es für erforderlich, daß die Belieferung der Städte gefördert wird, und empfiehlt, dazu entsprechende Zentren in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe zu einzurichten; hält es ferner für notwendig, daß in Zukunft neue Wohnviertel sowie Gewerbegebiete und Erholungsstätten nur in Verbindung mit entsprechenden Verkehrseinrichtungen entstehen;
22. verweist auf die Notwendigkeit, mehr unterirdische und in verschiedenen Etagen angelegte Verkehrseinrichtungen zu schaffen und auf gemeinschaftlicher Ebene verstärkt Untersuchungen im Hinblick auf die Verbesserung der Techniken zum Bau unterirdischer und in Etagen angelegter Infrastrukturen durchzuführen;
23. hält es für eine besorgniserregende Entwicklung, daß auch Dienstleistungsunternehmen, die die Umwelt in keiner Weise beeinträchtigen, Betriebsgelände außerhalb der Stadtzentren nutzen können und der Bedarf an Mobilität dadurch zunimmt, während gleichzeitig die soziale Vielfalt in den Innenstädten abnimmt;
24. ist der Auffassung, daß bei der Schaffung der Infrastrukturen in den Städten und Ballungsgebieten in gebührendem Maße einem Politikansatz Rechnung zu tragen ist, der dem Einsatz des privaten Pkw Grenzen setzt; ist der Ansicht, daß dies mit Hilfe folgender Maßnahmen zu geschehen hat:
 - der Parkraumversorgung,
 - der Einrichtung freier Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr,
 - besserer Infrastruktureinrichtungen für Fahrradfahrer und Fußgänger,
 - der besseren und effektiveren Gestaltung der Verkehrsregeln;
 - der Garantie, daß öffentliche Verkehrseinrichtungen für behinderte Menschen und andere Personen mit einer Beeinträchtigung der Mobilität zugänglich sind;
25. glaubt, daß zur Förderung eines vernünftigen und die Infrastruktur wenig belastenden Einsatzes des Fahrrads
 - von der übrigen Infrastruktur soweit wie möglich abgetrennte Fahrradwege,
 - bessere Aufbewahrungs- und Reparatureinrichtungen für Fahrräder in unmittelbarer Nähe der Einrichtungen des öffentlichen Verkehrsgeschaffen werden müssen;
26. unterstützt das langfristige Ziel der Kommission, dafür Sorge zu tragen, daß der öffentliche Verkehr für alle Bürger zugänglich ist; fordert die Kommission auf, eine koordinierte und sämtliche Direktionen einschließende Politik zur Förderung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs umzusetzen; weist darauf hin, daß dies Vorgehensweisen zur Förderung des großflächigen Einsatzes von Niederflurbussen, der Zugänglichkeit von Zügen und U-Bahnen für Behinderte und einen verbesserten Einsatz der Telematik im Sinne einer angemessenen Unterrichtung behinderter Benutzer einschließen sollte;

ÖFFENTLICHER VERKEHR

27. ist der Auffassung, daß Innovationsfähigkeit, Kundenorientierung und Effizienz im öffentlichen Verkehr im Hinblick auf eine optimale Rollenverteilung zwischen staatlichen Stellen und der privaten Wirtschaft von Nutzen sind, wobei die staatlichen Stellen die politische Verantwortung für die Erbringung der öffentlichen Dienste tragen und die Unternehmen die Marktmechanismen optimal zur Erbringung qualitativ hochwertiger Dienste einsetzen sollten;
28. ist der Auffassung, daß eine gute Aus- und Weiterbildung des Personals im öffentlichen Verkehr sowohl im Einsatz neuer Techniken als auch im Hinblick auf die Erbringung von Dienstleistungen für den Erfolg der Bemühungen, die Bevölkerung verstärkt zur Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu bewegen, von grundlegender Bedeutung ist;
29. empfiehlt, daß bei der Verkehrsplanung und den städtischen Infrastrukturen die Belange behinderter Menschen und anderer Personen mit einer Beeinträchtigung der Mobilität uneingeschränkt berücksichtigt werden;
30. stellt jedoch fest, daß ein vollständig liberalisierter öffentlicher Verkehrsmarkt keinerlei Garantie für das Zustandekommen bzw. die Erhaltung eines integrierten Netzes bietet, und ist deshalb der Auffassung, daß das öffentliche Verkehrsnetz und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsformen in die Verantwortung des Staates fällt;
31. hält eine Ausschreibung öffentlicher Verkehrsdienste auf kommunaler und regionaler Ebene - entweder auf Netzebene, wobei die ausschreibende Behörde qualitative Grundbedingungen festlegt, oder auf der Ebene einzelner Linien, wobei die ausschreibende Behörde das Netz festlegt - für die beste Methode zur Förderung von Effizienz und Effektivität (und damit zur Verbesserung der Wettbewerbsposition gegenüber dem Pkw); für eine solche Ausschreibung sollten von den Verwaltungen Anreize im Hinblick auf die Umstrukturierung der kleinen Vertragsdienste in ländlichen Gebieten bzw. in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte ausgehen; dabei ist eine Unterstützung aus nationalen, regionalen und gemeinschaftlichen Mitteln erforderlich;
32. hält nichtsdestoweniger eine Grundversorgung des Universaldienstes im öffentlichen Verkehr für erforderlich und ist der Ansicht, daß dieser Universaldienst erschwingliche Beförderungstarife innerhalb eines sicheren und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließen sollte; ist der Auffassung, daß bei der Auswahl der Art und Weise der Ausschreibung die Belange der Arbeitnehmer im öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle spielen müssen;
33. dringt darauf, daß der öffentliche Verkehr so gestaltet wird, daß er in den Grenzen eines normalen Betriebs für Fahrgäste mit einer Körperbehinderung zugänglich ist; weist die Kommission jedoch darauf hin, daß Behinderte eigentlich nur dann mobil sind, wenn ein Beförderungsdienst "von Tür zu Tür" gewährleistet ist; weist darauf hin, daß diese Vorkehrungen auf keinen Fall zu Lasten der den zuständigen Behörden für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gehen dürfen;
34. fordert die Kommission auf, der Frage nachzugehen, ob ergänzende Rechtsvorschriften erforderlich sind, um jetzt und in der Zukunft eine angemessene Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsmarktes sicherzustellen;
35. ist der Auffassung, daß die Ängste von Frauen im Hinblick auf die Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln - die nachweislich berechtigt und keineswegs eingebildet sind - berücksichtigt werden sollten, insbesondere mit Hilfe bewährter Verfahren zur Beseitigung der Ängste der Frauen vor Übergriffen;
36. bedauert, daß im Grünbuch nicht auf die Bedürfnisse der Teilzeit-Arbeitnehmer, die in der Mehrzahl Frauen sind, und der Schicht-Arbeitnehmer eingegangen wird; weist darauf hin, daß die Transportbedürfnisse der genannten Gruppen beträchtlich von denen der normalen Pendler abweichen;
37. verweist darauf, daß sich der Verbraucher, der für die Fahrt von seiner Wohnung zum Arbeitsplatz die Wahl hat zwischen dem privaten Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln, nur dann für letztere entscheiden wird, wenn die Fahrzeit des öffentlichen Verkehrsmittels nicht mehr als das Eineinhalbfache der Fahrzeit mit dem Pkw ausmacht und die Kosten vergleichbar sind;

38. fordert die Kommission auf, in einem künftigen Weißbuch Qualitätsnormen aufzustellen, die vom öffentlichen Verkehr - und zwar sowohl von den von staatlichen Stellen als auch von den von privaten Unternehmen erbrachten Diensten - erfüllt werden müssen;
39. verweist gleichzeitig darauf, daß ein optimaler Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger von den Einrichtungen abhängt, die für die verschiedenen Verkehrsmittel an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden, wobei die Bedeutung eines angemessen ausgebildeten Personals für Behinderte und andere Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht unterschätzt werden darf;
40. ist der Auffassung, daß die Möglichkeiten der Beförderung von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln zu begrenzt sind und verbessert werden müssen;
41. hält den Einsatz von leichten Schienenfahrzeugen innerhalb von und zwischen nahegelegenen städtischen Ballungsgebieten für empfehlenswert und fordert die Kommission auf, im Rahmen der Politik auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung dafür ein gemeinschaftliches Modell zu entwickeln, das jedoch unterschiedlichen Gegebenheiten angepaßt werden kann, wobei die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und Bahnhöfe, Passagierhäfen und Flughäfen mit Hilfe dieser Verkehrsträger miteinander verbunden werden müssen;
42. hält es für angebracht, in den Städten die Personenbeförderung auf dem Wasserwege aufzuwerten, da diese Art der Beförderung besonders umweltverträglich ist und in den Städten, in denen ein Netz von Wasserstraßen vorhanden ist, einen beachtlichen Anteil des städtischen Verkehrs bewältigen kann;
43. hält eine bessere Koordinierung zwischen den öffentlichen Verkehrssystemen auf lokaler und regionaler Ebene sowie in den verschiedenen Mitgliedstaaten für erforderlich, unterstreicht jedoch das besondere Problem der Grenzregionen;
44. hält es im Zusammenhang mit dem Universaldienst für erforderlich, daß die Gewährleistung der Anbindung der ultraperipheren Regionen und der Inselregionen der EU an den Kontinent mit Hilfe außerordentlicher Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs Vorrang erhält;
45. empfiehlt, daß zumindest in jeder Verkehrsregion - wenn dies auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht möglich ist - ein einziges Preis- und Zahlungssystem für öffentliche Verkehrseinrichtungen eingeführt wird, wobei auch in den übrigen Mitgliedstaaten in den Verkaufsstellen grenzüberschreitender Verkehrseinrichtungen die entsprechenden Fahrscheine erhältlich sein müssen (wie im Rahmen des Vorhabens "Odessey/Transvision" praktiziert);
46. ist der Ansicht, daß in sämtlichen Mitgliedstaaten eine allgemeine Telefonauskunft für den öffentlichen Verkehr eingerichtet werden muß, bei der die Datenübermittlung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsnetzen möglich ist;
47. ist der Ansicht, daß es zur Förderung einer optimalen Inanspruchnahme der verschiedenen Verkehrsträger notwendig ist, die Tarife zu vereinheitlichen, damit die Bürger mit einer einzigen Fahrkarte mehrere Dienste in Anspruch nehmen können;
48. empfiehlt gleichzeitig, die Beschilderung, die Angabe von Zielorten und Verbindungen sowie die Hinweise auf Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs für jedermann (auch für Nichteinheimische) verständlich zu gestalten;
49. empfiehlt den Mitgliedstaaten, mit Hilfe von Informations- und Bildungsmaßnahmen eine neue Einstellung gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln, der Umwelt und der Gesundheit zu fördern;
50. hält die Vorkehrungen zur Beförderung von Behinderten in öffentlichen Verkehrsmitteln für äußerst mangelhaft und glaubt, daß hier unbedingt eine Verbesserung vorgenommen werden muß;
51. verweist auf die im Grünbuch zur Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel enthaltene Empfehlung und unterstreicht die Bedeutung dieser Empfehlung für Personen mit eingeschränkter Mobilität; empfiehlt eine

stärkere Harmonisierung der bestehenden europaweiten Konzessionssysteme im Hinblick auf Personen mit eingeschränkter Mobilität;

UMWELT UND GESUNDHEIT

52. stellt fest, daß der Autoverkehr eine der wichtigsten Ursachen der Luftverschmutzung ist;
53. stellt gleichzeitig fest, daß der Einsatz "sauberer" Pkw in den letzten Jahren zwar beträchtlich zugenommen hat, daß aber aufgrund der generellen Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge und ihres verstärkten Einsatzes die Schäden für die Umwelt und die Gesundheit noch bedrohlicher geworden sind;
54. empfiehlt, die Weiterentwicklung und den Einsatz von alternativen Energieträgern für den Verkehr zu fördern;
55. verweist auf die von der Union unterstützten Vorhaben zum Einsatz von mit Biodiesel betriebenen Stadtbussen sowie Bussen, Motorrollern und Pkw mit Elektro-, Wasserstoff-, Gas- oder Hybridantrieb und empfiehlt die Weiterführung und Ausweitung dieser Vorhaben;
56. verweist auf den innovativen und praxisorientierten Charakter von Projekten und kommerziellen Vereinigungen, die Verkehrsmittel für den allgemeinen Gebrauch zur Verfügung stellen, und zwar Fahrräder, die manchmal sogar völlig frei und ohne Nutzungsgebühren genutzt werden können, sowie Autos, für deren Nutzung man einer Gesellschaft beitreten muß, die die Verwaltung und Abrechnung von Gebühren übernimmt;

TECHNOLOGIE

57. verweist auf die Programme DRIVE, ATT, PROMETHEUS, THERMIE, EURET und ENTRANCE, deren praktische Anwendungen bisher zu begrenzt und zu divers waren;
58. empfiehlt die Entwicklung der Interoperabilität öffentlicher Verkehrssysteme, insbesondere was die verschiedenen Formen des Schienenverkehrs betrifft, und ersucht die Kommission, dazu eine gemeinschaftliche Norm zu entwickeln, wie dies im Rahmen des COST-Programms bereits versucht wird; fordert die Kommission ferner auf, einen gemeinschaftlichen Standard für die Zugänglichkeit von Zügen und Bahnhöfen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu entwickeln;
59. fordert, daß spezifische Maßnahmen zur Aufwertung des städtischen Verkehrs auf dem Wasserweg getroffen werden, auch um Impulse für die technologische Forschung im Bereich neuer und umweltverträglicherer Schiffskörper bzw. Antriebssysteme, für den Bau von Schiffen zur Personenbeförderung innerhalb der Städte und zur Erschließung des an die Gewässer angrenzenden Geländes zwecks Bau neuer Terminals zu geben;
60. empfiehlt einen verstärkten Einsatz der Telematik für Verkehrsinformations- und Leitsysteme, wie sie mittlerweile integraler Bestandteil des POLIS-Programms sind; der Einsatz der Telematik erfordert dabei besondere Anstrengungen, die den öffentlichen Verkehr ins Zentrum des gesamten Mobilitätsangebotes stellen und nicht zu zusätzlicher Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr führen sollen;
61. empfiehlt die Förderung von verkehrsträgerübergreifenden privaten Betreiber-gesellschaften - z.B. durch Erarbeiten von Modellgestattungsverträgen zur Nutzung von Verkehrsdaten - bei der Einrichtung von Mehrwertdiensten;
62. hebt hervor, daß die Anwendung der neuen Informations- und Telematiktechnologien eine positive Antwort sowohl im Hinblick auf eine andersgeartete und flüssigere Verkehrsführung als auch im Sinne der Beeinflussung der Nachfrage nach Mobilität mit Hilfe einer andersgearteten und automatisierten Erbringung der nachgefragten Dienste gibt;
63. verweist ferner auf die Möglichkeiten eines Einsatzes der Telematik für Systeme der Fahrscheinausgabe an anderen Orten als dem des ursprünglichen Erwerbs oder der Benutzung und auf die Möglichkeit des Einsatzes von kontaktlosen, intelligenten Chipkarten für Bürgerdienstleistungen sowie die von

1009/96

der Elektronik für die Zahlungssysteme im öffentlichen Verkehr gebotenen Möglichkeiten;

64. verweist jedoch darauf, daß die Systeme der Staumeldung in der Union zu große Unterschiede aufweisen, und empfiehlt der Kommission, auf diesem Gebiet so zügig wie möglich einen Vorschlag mit dem Ziel der Harmonisierung - wie sie beispielsweise in der Privatindustrie im Rahmen des Systems CONCERT vorgenommen wurde - vorzulegen und das RDS-TMC sowie den DAB möglichst zügig europaweit umzusetzen;
65. verweist auf die Untersuchungen, die die Kommission im Zusammenhang mit dem Auto und dem Zug der Zukunft in Auftrag gegeben hat, und fordert die Kommission auf, die Ergebnisse dieser Studien schnellstmöglich den Institutionen, den Herstellern, den Organisationen des öffentlichen Verkehrs und den Verbrauchern vorzulegen;
66. verweist auf die große Vielfalt der Parkplatz- und Streckenanzeigesysteme und fordert die Kommission auf, zumindest dafür Sorge zu tragen, daß solche Systeme auch für diejenigen, die nicht in den betreffenden Städten wohnen, verständlich sind;
67. verweist auf die STOA-Studie "Telematics Applications in Urban and Public Transport" (Anwendungen der Telematik im Stadtverkehr und im öffentlichen Verkehr) und empfiehlt, diese Studie sorgfältig zu prüfen;

SCHLUSSFOLGERUNGEN

68. fordert die Kommission auf, in Rücksprache mit dem Rat und dem Parlament schnellstmöglich ein Weißbuch zu veröffentlichen, in dem Vorschläge für einen Katalog von Rechtsvorschriften und ein Aktionsprogramm mit einem koordinierten Leitschema für Initiativen verschiedener Direktionen zum Bürgernetz enthalten sind, und in diesem Zusammenhang eine Informationskampagne zugunsten des Bürgernetzes auf den Weg zu bringen;
69. fordert die Kommission auf, eine Reihe von Pilotvorhaben zur Verwirklichung der langfristigen Zielvorgaben des Bürgernetzes zusammen mit den Mitgliedstaaten zu finanzieren und zu fördern;
70. ersucht die Kommission, regionale Pilotvorhaben für "Mobilitätszentralen zur Entwicklung eines intermodalen nachhaltigen Personenverkehrs" in einer Reihe von europäischen Städten zu fördern und/oder zu unterstützen;

o
o o

71. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieBung der Kommission, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Ausschuß der Regionen, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, der mittel- und osteuropäischen Länder, der GUS-Staaten, der Mittelmeerländer, der Mitgliedsländer des Europäischen Wirtschaftsraums, der ASEAN-Staaten und der Vereinigten Staaten, von Amerika, der Europäischen Verkehrskonferenz der Minister (EKVM), der UN-Wirtschaftskommission für Europa, dem Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesens (UITP), den europäischen Eisenbahngesellschaften, dem Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) den Eurocities und den nationalen Organisationen des öffentlichen Verkehrs zu übermitteln.