

Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist die Lebensbedingung des Binnenmarktes und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen. Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Angesichts der neuen

Herausforderungen, vor denen wir stehen, muss er nachhaltig sein. Da Verkehr die ganze Welt umspannt, ist eine intensive internationale Zusammenarbeit Vorbedingung für wirksames Handeln. Das künftige Wohlergehen unseres Kontinents wird davon abhängen, dass alle seine Regionen ihre umfassende und

wettbewerbsorientierte Integration in die Weltwirtschaft aufrechterhalten können. Ein effizienter Verkehr ist dafür die Grundvoraussetzung. Der Verkehr in Europa steht an einem Scheideweg. Alte Herausforderungen gelten weiter, neue sind hinzugekommen. Es ist noch viel zu tun, um den

Verkehrsbinnenmarkt zu vollenden, denn hier gibt es noch immer erhebliche Engpässe und andere Hindernisse. Wir müssen uns diesen Problemen erneut zuwenden und uns fragen, wie wir die Reisebedürfnisse unserer Bürger und den Güterverkehrsbedarf unserer Wirtschaft besser erfüllen und dabei der Begrenztheit

der Ressourcen und den Umweltbelangen vorausschauend Rechnung tragen. Die Verkehrssysteme des östlichen und des westlichen Teils Europas müssen zusammengeführt werden, damit sie dem Verkehrsbedarf fast des gesamten Kontinents entsprechen. Öl wird in den kommenden Jahrzehnten knapper werden und zunehmend

aus unsicheren Lieferquellen stammen. Wie vor kurzem von der IEA hervorgehoben wurde, wird der Ölpreis umso stärker steigen, je weniger erfolgreich die Welt die Umstellung auf nichtfossile Energieträger meistert. Wenn wir dieser Ölabhängigkeit nicht Herr werden, könnte dies einschneidende

Auswirkungen auf die Fähigkeit zu reisen sowie auf unsere wirtschaftliche Sicherheit haben und zu schweren Konsequenzen für die Preisstabilität, die Handelsbilanz und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft insgesamt führen. Seit der ersten großen Ölkrise vor vierzig Jahren hat sich das



Verkehrssystem nicht grundlegend geändert. Der Verkehr ist zwar energieeffizienter geworden, hängt aber in der EU immer noch von Öl oder Ölerzeugnissen ab. Der Verkehr ist auch umweltfreundlicher geworden, aber ein zunehmendes Verkehrsaufkommen macht ihn noch immer zu einer wesentlichen

Quelle von Lärm und örtlicher Luftverschmutzung. Neue Technologien für Fahrzeuge und Verkehrsmanagement werden für eine Verringerung der Verkehrsemissionen in der EU ebenso wie in der übrigen Welt ausschlaggebend sein. Nachhaltige Mobilität ist das Ziel eines weltweiten Wettlaufs. Aufschub

und eine zögerliche Einführung neuer Technologien könnten die EU-Verkehrsbranche zu einem nicht wieder rückgängig zu machenden Niedergang verurteilen. Der EU-Verkehrssektor steht einem zunehmenden Wettbewerb in sich schnell entwickelnden weltweiten Verkehrsmärkten gegenüber. Viele europäische

Unternehmen sind in den Bereichen Infrastruktur, Logistik, Verkehrsmanagementsysteme und Produktion von Verkehrsmitteln weltweit führend. In dem Maße wie andere Regionen der Welt aber enorme, ehrgeizige Programme zur Verkehrsmodernisierung und für Infrastrukturinvestitionen einleiten, sind

Weiterentwicklungen und fortgesetzte Investitionen im Hinblick auf den Verkehr in Europa von ausschlaggebender Bedeutung, um seine Wettbewerbsposition zu halten. Die Infrastruktur gibt der Mobilität Gestalt. Ohne die Unterstützung durch ein angemessenes Netz und eine intelligentere Nutzung desselben

wird keine größere Änderung beim Verkehr möglich sein.

Insgesamt haben Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, schaffen Vermögenswerte und Arbeitsplätze und fördern den Handel, die geografische Zugänglichkeit und die Mobilität der Menschen.

Die Investitionen müssen so geplant werden, dass die positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum maximiert und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden. Überlastung ist ein Hauptproblem, besonders auf den Straßen und im Luftraum, und beeinträchtigt die Zugänglichkeit.

Außerdem ist die Verkehrsinfrastruktur im östlichen und im westlichen Teil der Europäischen Union, die zusammengeführt werden müssen, ungleichmäßig entwickelt. Die öffentlichen Mittel für die Infrastrukturfinanzierung sind erhöhtem Druck ausgesetzt und es ist ein neuer Ansatz für die Finanzierung

und Preisfestsetzung der Infrastruktur erforderlich. Seit dem Verkehrsweißbuch wurde viel erreicht. Im Luft- und Straßenverkehr, teilweise auch im Eisenbahnverkehr, wurden die Märkte weiter geöffnet. Der einheitliche europäische Luftraum wurde mit Erfolg auf den Weg gebracht. Die technische

Sicherheit und die Gefahrenabwehr wurden bei allen Verkehrsträgern verbessert. Neue Vorschriften zu Arbeitsbedingungen und Fahrgast- und Fluggastrechten wurden erlassen. Die transeuropäischen Verkehrsnetze, finanziert durch Strukturfonds und Kohäsionsfonds, haben zum räumlichen

Zusammenhalt und zum Bau von einer Reihe von Hochgeschwindigkeits-Schienenstrecken beigetragen. Internationale Verbindungen und Zusammenarbeit wurden gestärkt. Viel wurde auch getan, um den Verkehr umweltfreundlicher zu machen. Das Verkehrssystem ist jedoch

nicht nachhaltig. Bei einer Vorausschau auf die nächsten vierzig Jahre wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Aufbauend auf den gemachten Erfahrungen werden mit diesem Fahrplan die Entwicklungen im Verkehrssektor, die künftigen

Herausforderungen und die in Betracht zu ziehenden politischen Initiativen global in den Blick genommen. Entschiedeneres politisches Handeln wird sich in hohem Maße auszahlen. Die Verkehrsbranche selbst ist ein wichtiger Wirtschaftszweig: Sie beschäftigt in der EU rund 10 Millionen Menschen und macht

rund 5 Prozenten des Bruttoinlandsprodukts aus. Die EU und die Regierungen müssen Klarheit über die künftigen politischen Rahmenbedingungen geben, bei denen im größtmöglichen Maß auf marktgestützte Mechanismen zurückzugreifen ist, damit Hersteller und Branchenunternehmen Investitionen planen

können. Eine Abstimmung politischer und institutioneller Maßnahmen zur Erreichung außenpolitischer Ziele auf EU-Ebene ist unabdingbar. Wenn sich beispielsweise ein Mitgliedsstaat ausschließlich für Elektroautos und ein anderer ausschließlich für Biokraftstoffe entscheiden würde, könnte dies das Konzept

des freien Reisens in ganz Europa zunichte machen. Die Herausforderung besteht darin, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl aufzuheben, ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken. Im Einklang mit der Leitinitiative Ressourcenschonendes Europa und nach Maßgabe

des neuen Energieeffizienzplans wird es oberstes Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein, zur Schaffung eines Systems beizutragen, das den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa untermauert, die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und hochwertige Mobilitätsdienste bereitstellt und dabei die Ressourcen

effizienter nutzt. In der Praxis muss der Verkehr weniger Energie und umweltfreundlichere Energie verbrauchen, eine moderne Infrastruktur besser nutzen und seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt und wichtige Naturgüter wie Wasser, Land und Ökosysteme verringern. Die Einschränkung von

Mobilität ist keine Option. Es müssen sich neue Verkehrsmuster herausbilden, bei denen größere Mengen Fracht und eine größere Zahl von Reisenden durch den effizientesten Verkehrsträger oder die effizienteste Kombination von Verkehrsträgern gemeinsam zu ihrem Zielort befördert werden. Der

Individualverkehr beschränkt sich vorzugsweise auf die letzten Kilometer der Strecke und erfolgt mit umweltfreundlichen Fahrzeugen. Die Informationstechnik ermöglicht ein einfacheres und verlässlicheres Umsteigen oder Umladen. Die Verkehrsnutzer zahlen die Vollkosten des Verkehrs im Austausch für weniger

Staus, mehr Informationen, einen besseren Service und größere Sicherheit. Die weitere Entwicklung muss unter einer Reihe von Aspekten erfolgen. Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern, Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch die stärkere

Nutzung zusammenhängender Ressourcen schonender Verkehrsträger, wo andere technische Innovationen möglicherweise nicht ausreichen. Sehr wichtig ist effizientere Nutzung des Verkehrs und der Infrastruktur durch Einsatz verbesserter Systeme für Verkehrsmanagement und Information,

eine fortgeschrittene Logistik und Marktmaßnahmen wie die umfassende Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnverkehrsmarkts, die Beseitigung von Hindernissen im Kurzstreckenseeverkehr, unverzerrte Preisbildung usw. Es gilt zu handeln ohne zu zögern. Für Planung, Bau und Ausrüstung der

Infrastruktur sind viele Jahre zu veranschlagen, zum Beispiel Züge, Flugzeuge und Schiffe haben eine Lebensdauer von Jahrzehnten. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, sind für den Verkehr im Jahr 2050 ausschlaggebend. Wir müssen auf europäischer Ebene handeln, um zu gewährleisten, dass die

Transformation des Verkehrs zusammen mit unseren Partnern festgelegt und nicht irgendwo sonst in der Welt bestimmt wird. Die Möglichkeiten zur Umgestaltung der Funktionsweise des Verkehrs unterscheiden sich je nach Verkehrsegment, da sich in jedem Segment andere technische Optionen bieten. Im

Folgenden werden in der Vision der Kommission daher drei wesentliche Verkehrssegmente betrachtet: der Verkehr über mittlere Entfernungen, der Fernverkehr und der Stadtverkehr. Die Erreichung der Ziele erfordert das Handeln vieler Akteure, nämlich EU, Mitgliedsstaaten, Regionen und Städte, aber auch

der Sektor, die Sozialpartner und die Bürger werden einen Beitrag zu leisten haben. Für den Verkehr über mittlere Entfernungen sind neue Technologien weniger ausgereift und es stehen weniger Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des Verkehrsträgers zur Verfügung als in der Stadt. Hier können

Maßnahmen der EU jedoch die größte unmittelbare Wirkung entfalten. Ressourcen schonendere Fahrzeuge und umweltfreundlichere Kraftstoffe dürften für sich allein genommen die Emissionen nicht in dem erforderlichen Maß verringern und würden das Problem der Überlastung nicht

beheben. Sie müssen bei der Zusammenfassung eines großen Aufkommens für Transfers über weite Entfernungen begleitet werden. Dies bedeutet eine stärkere Nutzung des Bus-, Eisenbahn- und Flugverkehrs in der Personenbeförderung und multimodale Lösungen im Güterverkehr, bei denen für den

Fernverkehr auf das Schiff und die Eisenbahn zurückgegriffen wird. Bessere Wahlmöglichkeiten bei den Verkehrsträgern werden sich aus der stärkeren Integration der modalen Netze ergeben: Flughäfen, Häfen, Fern-, U-Bahn- und Busbahnhöfe sollten besser verknüpft und zu einer Reihe von Anschlussplattformen

für Reisende werden. Systeme für die Online-Information und für elektronische Reservierung und Zahlung, die alle Verkehrsträger einschließen, sollten multimodale Reisen vereinfachen. Entsprechende Fahrgast- und Fluggastrechte müssen die stärkere Nutzung kollektiver Verkehrsträger

begleiten. Der Güterverkehr über kurze und mittlere Entfernungen wird weiterhin in erheblichem Maße mit Lastkraftwagen erfolgen. Es ist deshalb wichtig, dass neben der Förderung alternativer Verkehrslösungen die Effizienz von Lastkraftwagen durch Entwicklung und Einführung neuer Motoren

und umweltfreundlicherer Kraftstoffe, Einsatz intelligenter Verkehrssysteme und weitere Maßnahmen zur Stärkung von Marktmechanismen gesteigert wird. Bei größeren Entfernungen sind die Optionen für eine Verringerung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs begrenzter und die Multimodalität des

Güterverkehrs muss für die Verlagerung wirtschaftlich attraktiver werden. Es ist eine Optimierung der effizienten Benutzung der verschiedenen Verkehrsträger erforderlich. Die EU braucht besonders ausgestaltete Güterverkehrskorridore, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind

und die die Umwelt so wenig wie möglich beeinträchtigen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Die Eisenbahn wird, besonders im Güterverkehr, zuweilen als unattraktiver Verkehrsträger angesehen. Beispiele in einigen

Mitgliedsstaaten belegen jedoch, dass sie hochwertige Dienstleistungen bieten kann. Die Herausforderung besteht darin, einen strukturellen Wandel herbeizuführen, um es der Eisenbahn zu ermöglichen, wirksam im Wettbewerb zu bestehen und beim Güterverkehr über mittlere und große Entfernungen einen wesentlich größeren Anteil zu erzielen. Der Ausbau oder die Modernisierung der Schienennetzkapazität wird erhebliche Investitionen erfordern. Es sollten schrittweise neue Fahrzeuge mit leisen Bremsen und automatischen Kupplungen eingeführt werden. An den Küsten sind mehr und effizientere Zugangspunkte zu den europäischen Märkten erforderlich, die unnötigen Verkehr quer durch Europa vermeiden. Seehäfen kommt eine wichtige Rolle als Logistikzentren zu. Sie benötigen effiziente Hinterlandverbindungen. Ihr Ausbau ist für die Bewältigung eines gestiegenen Frachtaufkommens sowohl im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb der EU als auch im Seeverkehr mit der übrigen Welt von grundlegender Bedeutung.

Binnenwasserstraßen, deren Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist, müssen eine größere Rolle erhalten, besonders beim Gütertransport in das Hinterland und bei der Verknüpfung der europäischen Meere. See- und Luftverkehr sind von Natur aus weltweit ausgelegt. Im Luftverkehr muss die Steigerung der Effizienz der Flugzeuge und des Flugverkehrsmanagements angestrebt werden. Sie wird nicht nur zu einer Emissionsminderung führen, sondern auch Wettbewerbsvorteile

sichern. Es ist aber darauf zu achten, dass der Flugverkehr in der EU keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt wird, die die Rolle der EU als globales Luftverkehrsdrehkreuz beeinträchtigen könnten. Die Flughafenkapazität muss optimiert und, wo nötig, erhöht werden, um die steigende Flugreisenachfrage nach und von Drittländern sowie ansonsten schlecht angebundenen Regionen Europas zu bewältigen, die bis 2050 dazu führen könnte, dass sich das EU-Luftverkehrsaufkommen mehr als verdoppelt. In anderen Fällen sollte der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr einen Großteil des Aufkommens über mittlere Entfernungen absorbieren. Die EU-Luftverkehrsbranche sollte eine führende Stellung bei der Verwendung emissionsarmer Kraftstoffe erlangen, um das Ziel für 2050 zu erreichen. Im Seeverkehr ist die Notwendigkeit weltweit fairer Wettbewerbsbedingungen im

gleichen Maße gegeben. Die EU sollte - in Zusammenarbeit mit der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und anderen internationalen Organisationen - die universelle Anwendung und Durchsetzung hoher Standards bei technischer Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen sowie Pirateriebekämpfung anstreben. Die Umweltfreundlichkeit des Schiffsverkehrs kann und muss verbessert werden, sowohl mit Hilfe der Technologie als auch durch bessere Kraftstoffe und Betriebsverfahren. In Städten lässt sich der Umstieg auf einen umweltfreundlicheren Verkehr wegen der geringeren Anforderungen an die Fahrzeugreichweite und der höheren Bevölkerungsdichte leichter bewerkstelligen. Es stehen mehr Wahlmöglichkeiten beim öffentlichen Personenverkehr zur Verfügung, außerdem ist auch das Zufußgehen und Radfahren eine Option. Die Städte leiden am stärksten unter Überlastung, schlechter Luftqualität und Lärmbelastung. Die schrittweise Verringerung der Zahl mit konventionellem Kraftstoff betriebener Fahrzeuge in Städten ist ein wesentlicher Beitrag zur maßgeblichen Verringerung der Ölabhängigkeit, der Treibhausgasemissionen, der lokalen Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Ergänzt werden muss dies durch den Aufbau einer geeigneten Infrastruktur für das Betanken und Laden der neuen Fahrzeuge. Ein höherer Anteil des öffentlichen Nahverkehrs wird es in Verbindung mit Mindestverpflichtungen ermöglichen, die Dichte und Häufigkeit der Verkehrsdienste zu erhöhen, was wiederum positive Rückwirkungen für den öffentlichen Nahverkehr zur Folge hat. Mit einer entsprechenden Nachfragesteuerung und Flächennutzungsplanung kann das Verkehrsaufkommen verringert werden. Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte als integraler



Bestandteil in die Konzeption der städtischen Mobilität und Infrastruktur einfließen. Die Nutzung kleinerer, leichter und stärker spezialisierter Personenkraftfahrzeuge muss gefördert werden. Große Flotten städtischer Busse, Taxis und Lieferfahrzeuge eignen sich besonders für die Einführung alternativer Antriebssysteme und Kraftstoffe. Diese könnten einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Intensität des Stadtverkehrs leisten, der Erprobung neuer Technologien dienen und die Chance für eine frühe Markteinführung bieten. Straßenbenutzungsgebühren und die Beseitigung steuerlicher Fehlanreize können ebenfalls dazu beitragen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die schrittweise Einführung alternativer Antriebe zu fördern. Die Schnittstelle zwischen dem Güterfernverkehr und dem Verteilerverkehr über die letzten Kilometer sollte effizienter organisiert werden. Ziel ist es, individuelle Lieferfahrten, den „ineffizientesten“ Teil der Beförderung, auf die kürzestmögliche Strecke zu begrenzen. Der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme trägt zu einem Verkehrsmanagement in Echtzeit bei und verringert die Beförderungszeiten und Staus im Verteilerverkehr über die

letzten Kilometer. Dieser Verteilerverkehr könnte mit emissionsarmen Stadt-LKW erfolgen. Die Nutzung von Elektro-, Wasserstoff- und Hybrid-Technologien würde nicht nur die Luftschadstoff-Emissionen, sondern auch die Lärmbelastung verringern, sodass ein größerer Anteil des Güterverkehrs in

Stadtgebieten auch nachts abgewickelt werden könnte. Dies würde das Stauproblem zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags entschärfen. Die Umsetzung der oben dargelegten Vision erfordert einen effizienten Rahmen für Verkehrsnutzer und -betreiber, eine frühe Einführung neuer Technologien und die Entwicklung einer angemessenen Infrastruktur. Weiterhin stehen einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und einem wirksamen Wettbewerb in diesem Markt Hindernisse entgegen. Das Ziel für das nächste Jahrzehnt besteht darin, einen tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, in dem alle noch verbleibenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden, wodurch der Prozess der Integration erleichtert und das Entstehen multinationaler und multimodaler Betreiber gefördert

wird. Eine wachsame Durchsetzung der Wettbewerbsvorschriften bei allen Verkehrsträgern wird die Maßnahmen der Kommission in diesem Bereich ergänzen. Ein höheres Maß an Konvergenz und Durchsetzung von Sozial-, Sicherheits- und Umweltvorschriften, Mindestservicestandards und Nutzerrechten muss integraler Bestandteil dieser Strategie sein, um Spannungen und Verzerrungen zu vermeiden. Innovation ist eine wesentliche Grundlage dieser Strategie. Die EU-Forschung muss den gesamten Zyklus von Forschung, Innovation und Einführung auf integrierte Weise angehen durch Konzentration auf die vielversprechendsten Technologien und ein Zusammenbringen aller beteiligten Akteure. Innovation kann auch eine Rolle bei der Förderung eines nachhaltigeren Verhaltens spielen. Bei den Anstrengungen zur Verwirklichung eines wettbewerbsfähigeren und nachhaltigeren Verkehrssystems müssen Überlegungen einbezogen werden, welche Merkmale das Netz aufweisen soll, und es müssen angemessene Investitionen vorgesehen werden. Für die EU-Politik zur Verkehrsinfrastruktur sind gemeinsame Visionen und ausreichende Mittel nötig. Die Kosten des Verkehrs sollten sich unverzerrt in dessen Preis niederschlagen. Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum sollte insbesondere die Personen- und Güterbeförderung erleichtern, die Kosten senken und die Nachhaltigkeit des Verkehrs in Europa steigern. Der einheitliche europäische Luftraum muss wie vorgesehen geschaffen werden. Die Kommission wird den Aspekt der Kapazität und Qualität von Flughäfen aufgreifen. Der Bereich, in dem Engpässe weiterhin am stärksten spürbar sind, ist der Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste, der vorrangig vollendet werden muss, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum zu schaffen. Dies umfasst die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse, die einem Eintritt in nationale Eisenbahnverkehrsmärkte noch immer entgegenstehen. Eine weitere Integration des Straßengüterverkehrsmarkts wird den Güterkraftverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger machen. Im Seeverkehr wird ein blauer Gürtel in den Meeren rund um Europa die Formalitäten für Schiffe auf Fahrten zwischen EU-Häfen vereinfachen. Für die Wahrnehmung europäischer Aufgaben im Bereich der Binnenschifffahrt muss ein geeigneter Rahmen

geschaffen werden. Der Marktzugang zu Häfen muss weiter

verbessert werden. Die Notwendigkeit der Marktöffnung geht Hand in Hand mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen, da das Personal eine entscheidende Komponente eines jeden hochwertigen Verkehrssystems bildet. Es ist auch weithin bekannt, dass ein Arbeitskräfte- und

Facharbeitermangel künftig zu einem ernstem Problem im Verkehrsbereich werden wird. Es wird daher wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit und die soziale Agenda in Einklang zu bringen und auf einem Sozialdialog aufzubauen, um Arbeitskämpfe zu vermeiden, die in einer Reihe von Sektoren,

namentlich im Luftverkehr, hohe wirtschaftliche Einbußen verursacht haben. Die Gefahrenabwehr im Verkehr hat für die EU hohe Priorität. Der umfassende Ansatz der EU, die Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr durch politische Maßnahmen, Rechtsvorschriften und Überwachung zu regeln,

sollte durch die Zusammenarbeit mit wichtigen internationalen Partnern weiter konsolidiert und gestärkt werden. Bei der Fluggastsicherheit müssen die Kontrollmethoden verbessert werden, um einen hohen Sicherheitsstandard mit minimalen Unannehmlichkeiten zu gewährleisten. Ein

Frachtsicherheitskonzept, das auf einer Risikobewertung beruht, sollte für Sendungen mit Ursprung außerhalb der EU in Erwägung gezogen werden. Es muss auch ein europäisches Konzept für die Gefahrenabwehr im Landverkehr in den Bereichen gefunden werden, in denen EU-Maßnahmen einen Zusatznutzen haben. Für die Bürger Europas ist die Schaffung eines Rahmens für die technische Sicherheit des Verkehrs von wesentlicher Bedeutung. Es wird eine europäische Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt ausgearbeitet, die auch Anpassungen an neue Technologien sowie selbstverständlich die

internationale Zusammenarbeit mit den Hauptpartnern umfasst. Im Seeverkehr müssen Anforderungen an die Sicherheit von Fahrgastschiffen aktiv angegangen werden. Das Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr wird zum

Kernbestandteil aller einschlägigen Informationsinstrumente

werden, mit denen die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt und die Umwelt vor Verschmutzung durch Schiffe geschützt wird. Es wird somit den Hauptbeitrag zur Schaffung eines gemeinsamen Informationsraums für die Überwachung des maritimen Bereichs der EU leisten und die Errichtung eines gemeinsamen

Seeverkehrsraums unterstützen. Für den Eisenbahnverkehr sind die Harmonisierung und Beaufsichtigung der Sicherheitszertifizierung in einem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum von grundlegender Bedeutung. In diesen drei Verkehrssektoren kommt den europäischen Agenturen für

Luftfahrt, Seeverkehr und Eisenbahn, die im letzten Jahrzehnt eingerichtet wurden, eine unersetzliche Rolle zu. Die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der EU konnte im letzten Jahrzehnt fast halbiert werden. Initiativen in den Bereichen Technologie, Durchsetzung und Verkehrserziehung sowie

besondere Aufmerksamkeit für gefährdete Verkehrsteilnehmer werden ausschlaggebend sein, um die Zahl der Unfallopfer