

# Den Weg für die EU-Erweiterung ebnen

Indikatoren zur Integration von Verkehr und Umwelt  
TERM 2002

Zusammenfassung

Projektleiter:  
Ann Dom  
Wouter de Ridder  
Europäische Umweltagentur



Umschlaggestaltung: EUA  
Layout: Brandenburg a/s

### **Rechtsvermerk**

Der Inhalt dieses Berichts gibt nicht notwendigerweise die offizielle Meinung der Europäischen Kommission oder anderer Einrichtungen der Europäischen Union wieder. Weder die Europäische Umweltagentur noch irgendeine Person oder Gesellschaft, die im Auftrag der Agentur handelt, ist für die mögliche Verwendung der in diesem Bericht enthaltenen Informationen verantwortlich.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliographische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2002

ISBN: 92-9167-528-8

© Europäische Umweltagentur, 2002

### **Umweltproduktion**

Diese Veröffentlichung wurde gemäß höchsten Umweltstandards gedruckt.

*Gedruckt in Dänemark von Scanprint A/S*

Umweltzertifikat: ISO 14001

Qualitätszertifikat: ISO 9001: 2000

Registriert bei EMAS — Lizenznr. DK- S-000015

Genehmigung zum Druck mit dem Umweltzeichen des Nordischen Schwans, Lizenznr. 541 055

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Recyclingpapier.



Europäische Umweltagentur  
Kongens Nytorv 6  
DK - 1050 Kopenhagen K  
Dänemark  
Tel: (45) 33 36 71 00  
Fax: (45) 33 36 71 99  
E-mail: [eea@eea.eu.int](mailto:eea@eea.eu.int)  
Internet: <http://www.eea.eu.int>

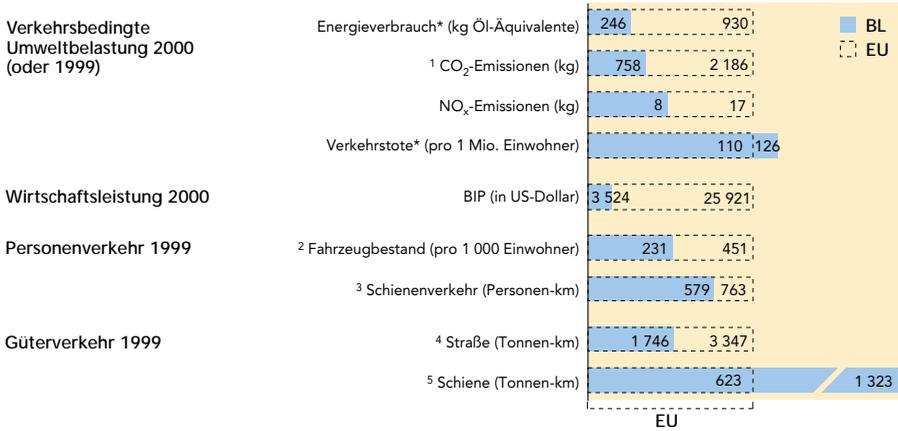
# Beitrittsländer: Andere Ausgangslage, aber rasche Übernahme der nicht nachhaltigen Tendenzen im Verkehrsbereich in der EU

Der politische und wirtschaftliche Umbruch, der sich in den Beitrittsländern in den letzten zehn Jahren vollzogen hat, zog erhebliche Veränderungen der Verkehrssysteme nach sich. Das Verkehrsaufkommen, das aufgrund der Wirtschaftsflaute während der frühen 90er Jahre deutlich zurückgegangen war, steigt nun im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs wieder an. Zwar ist die 'Verkehrsaufteilung' (d. h. die Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger) noch weit besser als in der EU, eine Entwicklung hin zu einem straßenorientierten System ist aber unverkennbar. Daher weichen die Verkehrstrends in den Beitrittsländern ebenso wie in der EU von den Zielen der Strategie für die nachhaltige Entwicklung ab, welche die Abkoppelung des Verkehrs- vom Wirtschaftswachstum und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, auf Wasserstraßen und in den öffentlichen Verkehr vorsieht.

Der verkehrsbedingte Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen von Treibhausgasen liegen in den Beitrittsländern pro Kopf gerechnet um das Drei- bis Vierfache niedriger als in der EU. Die Stickoxidemissionen sind auf Pro-Kopf-Basis rund 50 % geringer. Die Straßen- und Schienennetze sind weniger dicht als in der EU, so dass die Zerschneidung der Landschaft weniger stark ausgeprägt ist. Doch das Bild wandelt sich rasch.

Wie in der EU steigen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und der Energieverbrauch an. Die Streckenlänge der Autobahnen hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt und die Zerschneidung der Landschaft hat sich verstärkt. Der Fahrzeugbestand ist im Durchschnitt vier bis fünf Jahre älter, so dass die Beitrittsländer bei der Übernahme umweltfreundlicherer Technologien und Kraftstoffe der EU um mehrere Jahre hinterher hinken. Die Abnahme der Emissionen bestimmter Luftschadstoffe (z. B.  $\text{NO}_x$ ) zeigt, dass die Beitrittsländer dabei sind, das Technologiegefälle abzubauen. Die Luftqualität in den Städten ist allerdings nach wie vor schlecht. Die Zunahme des Verkehrs macht Verbesserungen bei der Sicherheit von Fahrzeugen und Infrastruktur zunehmend zunichte; die Zahl der Verkehrstoten pendelt sich in den Beitrittsländern derzeit auf 21 000 pro Jahr gegenüber 41 000 in der EU ein.

**Abbildung 1 Beitrittsländer (BL) und EU im Vergleich (absolute Werte):  
verkehrsbedingte Umweltbelastung, BIP und Verkehrsleistung,  
jeweils pro Kopf**



Hinweise: \* Daten beziehen sich auf 1999.

<sup>1</sup> Zypern, Malta und Türkei in Daten für Beitrittsländer nicht enthalten.

<sup>2</sup> Bulgarien und Türkei in Daten für Beitrittsländer nicht enthalten.

<sup>3</sup> Estland und Türkei in Daten für Beitrittsländer nicht enthalten.

<sup>4</sup> Bulgarien, Zypern, Malta, Slowakische Republik und Türkei in Daten für Beitrittsländer nicht enthalten.

<sup>5</sup> Türkei in Daten für Beitrittsländer nicht enthalten.

Quellen: IEA, 2001a; EUA, 2002a-e und EMEP, 2002; UNECE, 2001a-b; Eurostat, 2002a; Weltbank, 2002

# Die aktuelle Politik stellt Infrastrukturentwicklung und Verordnungen zu Technologien und Kraftstoffen in den Vordergrund; ein eher integrierter Ansatz ist noch nicht erkennbar

In den letzten Jahrzehnten standen in erster Linie Investitionen in die Infrastruktur (z. B. das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T)) sowie Verordnungen zu Umweltschutz und Sicherheit im Fokus der Verkehrs- und Umweltpolitik der EU. Ähnliche Tendenzen sind in den Beitrittsländern erkennbar, was nicht überrascht, da die Integration des EU-acquis die Voraussetzung für den Beitritt ist. Die in diesem Bericht präsentierten Indikatoren verdeutlichen bereits die Vorteile der frühzeitigen Einführung der Kraftfahrzeug-, Kraftstoff-, Umweltschutz- und Sicherheitsnormen der EU in den Beitrittsländern.

Ein hochwertiges Verkehrsinfrastrukturnetz ist eine wichtige Grundlage für Gesellschaft und Wirtschaft sowie für die künftige Integration der Beitrittsländer in die EU. Die Entwicklung des TEN-T und seine Ausdehnung nach Osten sind daher zentrale Prioritäten der gemeinsamen Verkehrspolitik. Allerdings steht eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung des TEN-T und seiner Ausdehnung noch aus. Auch der Nutzen und der Einfluss des Netzes auf Wirtschaft und Gesellschaft wurden noch nicht bewertet.

Die Daten zu Infrastrukturinvestitionen sind alt, neuere Zahlen zur Finanzierung durch internationale Banken lassen aber darauf schließen, dass der Straßenbau heute gegenüber dem Ausbau des Schienennetzes Vorrang genießt. Das deutet darauf hin, dass der bisherige Anteil des Schienenverkehrs in den Beitrittsländern weiter zu schrumpfen droht.

In jüngster Zeit sind in der EU weitere politische Grundlinien mit dem Ziel der Beschränkung der Verkehrszunahme und der Verbesserung der Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger aufgekommen. Dazu zählen die Internalisierung externer Kosten, freiwillige Vereinbarungen mit der Industrie, die Wiederbelebung der Schiene und der Binnenwasserstraßen, die Festlegung von Zielen, die bessere Koordination mit der Raumplanung und der

Einsatz strategischer Umweltverträglichkeitsprüfungen (SUP) zur Unterstützung der Infrastrukturplanung. In diesen Bereichen sind in der EU einige Fortschritte zu verzeichnen. Die Beitrittsländer könnten von den Erfahrungen der EU mit diesen relativ neuen Hilfsmitteln profitieren.

Seit dem Gipfeltreffen in Cardiff 1998 haben sieben Mitgliedstaaten nationale integrierte Verkehrs- und Umweltstrategien erarbeitet und sieben schufen oder schaffen derzeit nationale indikatorgestützte Überwachungssysteme. Der Rat der Verkehrsminister hat den künftigen Mitgliedsländern auch die Übernahme der Integrationsprinzipien der EU nahegelegt. Nationale integrierte Strategien und indikatorgestützte Überwachungssysteme fehlen in den Beitrittsländern jedoch noch immer.

## **TERM — Hintergrund und Kontext**

Dieser Bericht ist — nach denen der beiden Vorjahre (TERM 2000, TERM 2001) — der dritte mit Hilfe des Mechanismus für die Verkehrs- und Umweltberichterstattung (TERM) erstellte indikatorgestützte Bericht; er bezieht erstmals die Länder mit ein, die sich um die EU-Mitgliedschaft beworben haben: die Beitrittsländer. Der Bericht vergleicht dortige Trends mit den jüngsten Entwicklungen in der EU.

Das vorrangige Ziel von TERM ist die Überwachung der Fortschritte und Wirksamkeit von Verkehrs- und Umweltintegrationsstrategien auf der Grundlage einer Kerngruppe von Indikatoren. Die Indikatoren von TERM wurden so ausgewählt und gruppiert, dass sie Aufschluss über sieben Schlüsselfragen geben:

1. Sind beim Verkehrssektor Verbesserungen der Umweltverträglichkeit feststellbar?
2. Bewältigen wir inzwischen die Transportnachfrage und die Aufteilung der Verkehrsströme auf die Verkehrsträger besser?
3. Gibt es bei der Koordinierung der Raum- und Verkehrsplanung Fortschritte zu einer besseren Abstimmung zwischen Transportnachfrage und Zugangsmöglichkeiten?
4. Optimieren wir die Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturkapazitäten, und nähern wir uns einer ausgewogeneren Kombination der Verkehrsträger?
5. Machen wir Fortschritte auf dem Weg zu einem gerechteren und effizienteren Preissystem, das eine Internalisierung externer Kosten sicherstellt?
6. Wie schnell werden sauberere Technologien in die Praxis umgesetzt, und wie effizient werden Fahrzeuge genutzt?
7. Wie wirksam werden Instrumente aus dem Bereich Umweltmanagement und -überwachung bei der politischen Gestaltung und der Entscheidungsfindung eingesetzt?

Mit Ausnahme von Frage 3, zu der unzureichende Daten vorliegen, schaffen diese Fragen den strukturellen Rahmen für die Darstellung der zentralen Trends und Aussagen im verbleibenden Teil der Zusammenfassung.

## Einige zentrale Aussagen

Wie die vorherigen Berichte bewertet auch TERM 2002 unter dem Titel *Den Weg für die EU-Erweiterung ebnen* die Entwicklung der Indikatoren hinsichtlich der Annäherung an bestehende Integrationsziele.\* Diese wurden den Grundsatzpapieren der EU entnommen, darunter das sechste Umweltaktionsprogramm (6.UAP), die gemeinsame Verkehrspolitik, die EU-Strategie für die nachhaltige Entwicklung sowie verschiedene Umwelt- und Verkehrsrichtlinien.

\* Die zugehörigen Grundsatzpapiere zur Verkehrs- und Umweltpolitik sind auf Seite 17 kurz erläutert.

Die Symbole neben den einzelnen Indikatoren stellen eine Kurzbewertung des Trends bei diesem Indikator in den Beitrittsländern dar und haben folgende allgemeine Bedeutung:

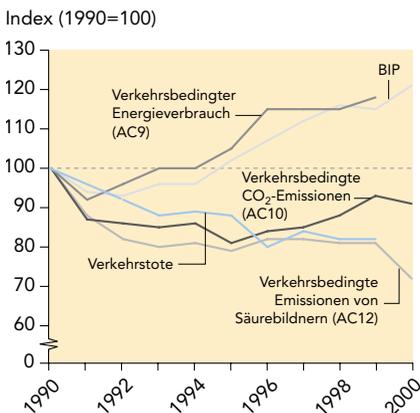
-  positiver Trend, Annäherung an politisches Ziel;
-  einige positive Entwicklungen, jedoch entweder unzureichend, um politisches Ziel zu erreichen, oder nicht eindeutiger Trend bei diesem Indikator;
-  ungünstiger Trend, Entfernung vom politischen Ziel;
-  Beurteilung des Trends ist aufgrund unzureichender Daten oder des Fehlens eines politischen Ziels bzw. einer Vorgabe unmöglich.

# Sind im Verkehrssektor Verbesserungen der Umweltverträglichkeit feststellbar (1)?

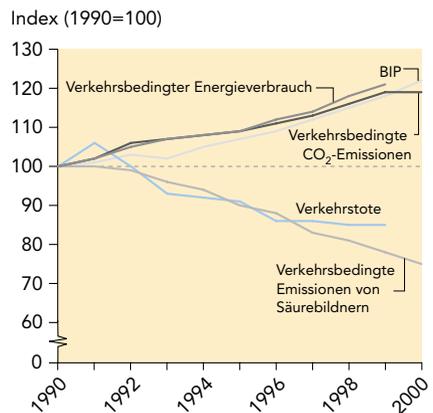
- ☹️ Der verkehrsbedingte Energieverbrauch steigt rasant, im Wesentlichen infolge der Zunahme des Straßenverkehrs.
- ☹️ Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Beitrittsländern sanken Anfang der 90er Jahre, steigen aber nun mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen.
- 😐 Die verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen in Beitrittsländern nahmen Anfang der 90er Jahre ab und haben sich seitdem stabilisiert.
- 😐 Die Luftqualität in den Städten wird besser, allerdings ist die Stadtbevölkerung vielerorts noch immer Schadstoffbelastungen ausgesetzt, die eine Gefährdung der Gesundheit darstellen.
- 😐 Die Zahl der Verkehrstoten in Beitrittsländern ist Anfang der 90er Jahre gesunken, pendelt sich aber nun auf rund 21 000 pro Jahr ein.

Verkehrsbedingte Umweltbelastung in Beitrittsländern und EU-15, 1990–2000 Abbildung 2

## Beitrittsländer



## Mitgliedstaaten



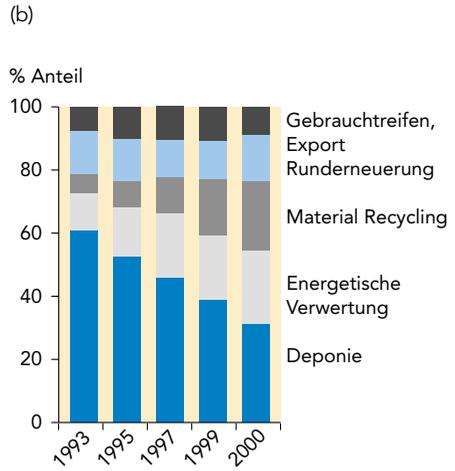
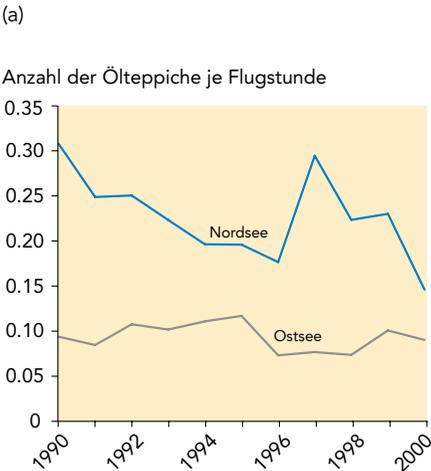
**Hinweise:** Der Energieverbrauch beinhaltet Straßenverkehr, Schienenverkehr, Inlands- und internationalen Flugverkehr, Binnenschifffahrt, Öl-Pipelines und übrigen, nicht näher bezeichneten Verkehr (BL-9 schließt aufgrund fehlender Daten für 1990 und 1991 die baltischen Staaten sowie Slowenien nicht mit ein). Die Emissionsdaten beinhalten alle Beförderungsarten außer internationalen Flugverkehr und Seeschifffahrt; BL-10 schließt Zypern, Malta und Türkei nicht mit ein; BL-12 schließt Malta nicht mit ein.

**Quellen:** IEA, 2001a; EUA, 2002a-e und EMEP, 2002; UNECE, 2001b; Eurostat, 2002a; Weltbank, 2002.

# Sind im Verkehrssektor Verbesserungen der Umweltverträglichkeit feststellbar (2)?

- ☹ Der Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur nimmt zu.
- ☹ Die Zerschneidung der Landschaft ist in den Beitrittsländern geringer als in der EU, nimmt im Zuge des Infrastrukturausbaus aber zu.
- ☹ Die Erweiterung der Infrastrukturnetze erhöht die Belastungen für Naturschutzgebiete.
- ☹ Die Zahl der aufgedeckten illegalen Ölleitungen durch die Schifffahrt bleibt in der Ostsee stabil, wird im Schwarzen Meer nicht überwacht.
- ☹ Die Zahl der Altfahrzeuge und Altreifen wird voraussichtlich beträchtlich steigen.

Abbildung 3 (a) Jährliche Anzahl der beobachteten Ölteppiche je Flugstunde in Ost- und Nordsee und (b) Verwertung von Altreifen in der EU+3



Hinweise: EU+3 bezieht sich auf die EU sowie zusätzlich Island, Liechtenstein und Norwegen. Die Prozentsätze basieren auf Tonnen Reifen.

Quellen: Übereinkommen von Helsinki (<http://www.helcom.fi/>); Übereinkommen von Bonn (<http://www.bonnagreement.org/>); ETRA, 2002.

# Bewältigen wir inzwischen die Transportnachfrage und die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger besser?

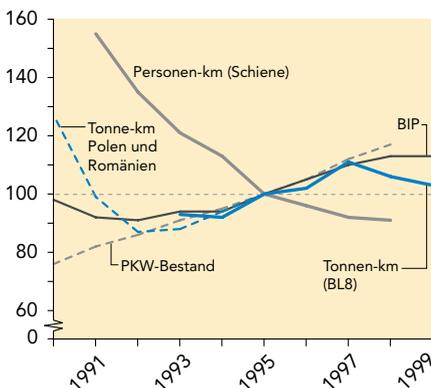
- ☹ Die Intensität des Güterverkehrs (beförderte Tonnen-km je Einheit der wirtschaftlichen Aktivität) nimmt in den Beitrittsländern ab, ist aber durchschnittlich noch fünf Mal höher als in der EU.
- ☹ Der Güterverkehr in den Beitrittsländern verlagert sich auf die Straße, der Anteil der Schiene ist aber immer noch weit höher als in der EU.
- ❓ Der Personenverkehr nimmt in den Beitrittsländern zu. Die Daten reichen jedoch für eine Quantifizierung nicht aus.
- ☹ Der Personenverkehr verlagert sich zum Straßen- und Flugverkehr. Der Anteil der Schiene liegt in den Beitrittsländern aber noch deutlich über dem EU-Durchschnitt.

Verkehrsaufkommen, BIP und Fahrzeugbestand, 1990–1999

Abbildung 4

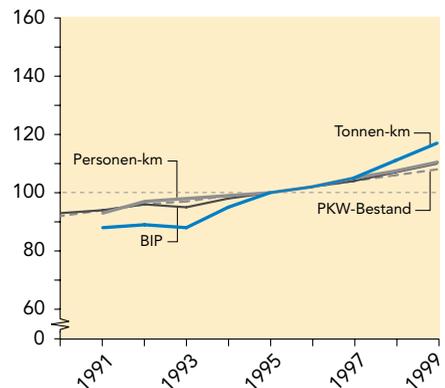
Beitrittsländer

Index (1995=100)



Mitgliedstaaten

Index (1995=100)



Hinweise: BIP in Preisen von 1995. Güterverkehr schließt Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen ein. Die Daten für Beitrittsländer beziehen sich auf Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowenien, die Tschechische Republik und Ungarn. Personenverkehr (EU) schließt Auto-, Bus-, Schienen-, Straßenbahn-/U-Bahn- sowie den Inlands- und den inner- und außereuropäischen Flugverkehr ein. Zum Personenverkehr auf der Straße in den Beitrittsländern sind nur wenige Daten verfügbar; stellvertretend wird der PKW-Bestand als Indikator herangezogen.

Quellen: UNECE, 2001a; Eurostat, 2002a; Weltbank, 2002.

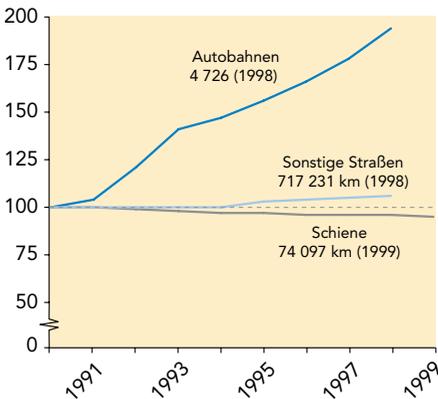
# Optimieren wir die Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturkapazitäten, und nähern wir uns einer ausgewogeneren Kombination der Verkehrsträger?

- ② Die Streckenlänge der Autobahnen hat sich innerhalb von 10 Jahren nahezu verdoppelt. Die Straßendichte in den Beitrittsländern ist allerdings noch immer geringer als in der EU.
- ② Die begrenzten Daten zu Investitionen deuten auf eine Priorisierung von Investitionen in den Straßenverkehr hin.

Abbildung 5 Trends bei der Länge der Verkehrsinfrastruktur in Beitrittsländern und EU, 1990–1999

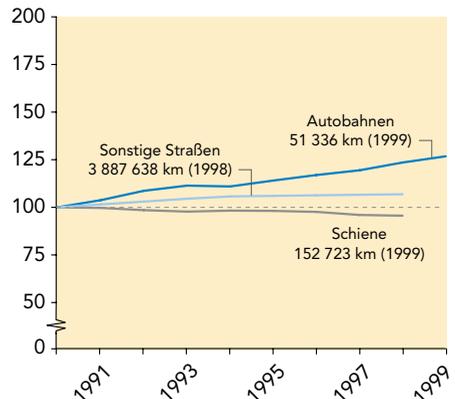
## Beitrittsländer

Index (1990=100)



## Mitgliedstaaten

Index (1990=100)



Hinweise: Straßen, ohne Autobahnen, basieren auf 10 Beitrittsländern (ohne Estland, Tschechische Republik und Türkei). Die Länge der Öl-Pipelines und Binnenwasserstraßen blieb mehr oder weniger unverändert und wird daher im Diagramm nicht berücksichtigt.

Quelle: UNECE, 2001a (und Eurostat, 2002a zum Ausfüllen von Datenlücken).

# Machen wir Fortschritte zu einer gerechteren und effizienteren Methode der Preisberechnung, die eine Internalisierung externer Kosten sicherstellt?

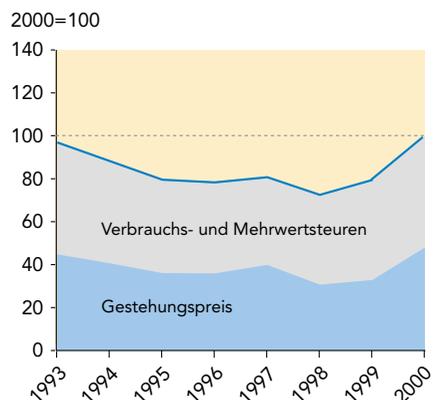
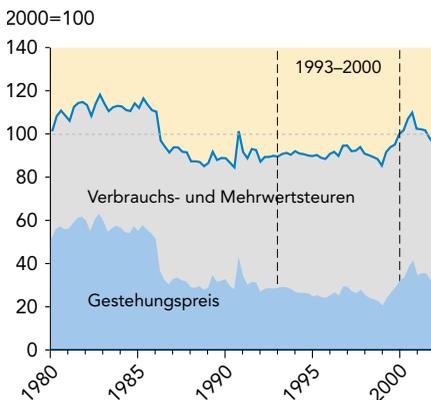
- ❓ Die externen Kosten des Verkehrs sind für die Beitrittsländer noch nicht quantifiziert.
- ☹️ In den Beitrittsländern sind nur wenige Internalisierungsinstrumente vorhanden.
- ☹️ Die Entwicklung der Kraftstoffpreise bietet keine Anreize zur Nutzung kraftstoffsparenderer Beförderungsarten.

Gewichtete Durchschnitte von Gesteigungspreisen, Mehrwert- und Verbrauchssteuern für Kraftstoff (EU) und Diesel (Beitrittsländer)

Abbildung 6

Vier Beitrittsländer

Mitgliedstaaten



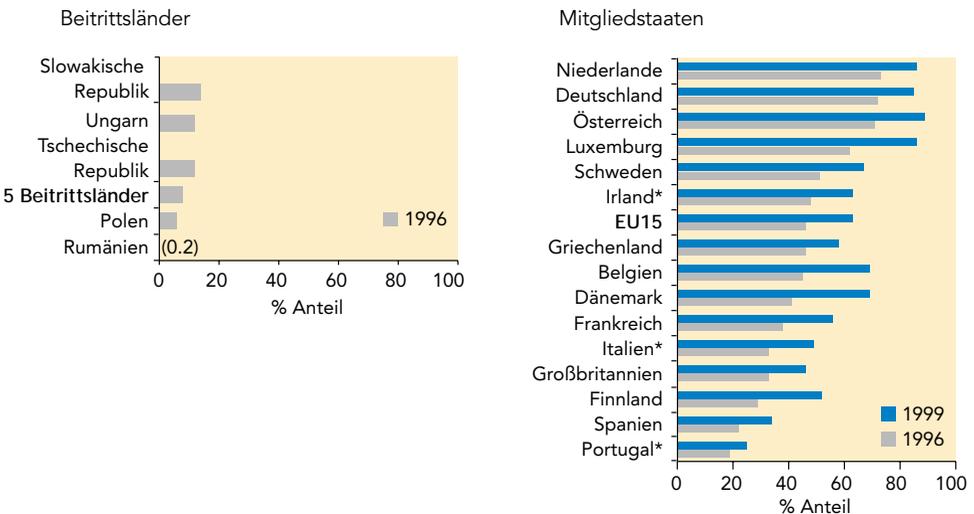
Hinweis: Das Diagramm für die EU bezieht sich auf den gewichteten Durchschnittspreis für unverbleiten Kraftstoff und Dieselmotorkraftstoff auf Basis der Umsatzzahlen. Da für die Beitrittsländer (Polen, Tschechische Republik, Türkei und Ungarn) keine Umsatzzahlen zur Verfügung stehen, wird nur Dieselmotorkraftstoff berücksichtigt. Zu beachten sind ferner die unterschiedlichen Zeiträume in den beiden Diagrammen.

Quellen: IEA, 2001b; Eurostat, 2002b.

# Wie schnell werden sauberere Technologien in die Praxis umgesetzt, und wie effizient werden Fahrzeuge genutzt?

- ❓ Für die Beitrittsländer sind keine Daten zur Energieeffizienz verfügbar; in der EU sind bei allen Beförderungsarten mit Ausnahme des Schienenverkehrs Verbesserungen festzustellen.
- ❓ Für die Beitrittsländer sind keine Daten zu spezifischen Emissionen (Luftschadstoffemissionen je Transporteinheit) von Kraftfahrzeugen verfügbar; in der EU sind bei Straßenfahrzeugen deutliche Verbesserungen festzustellen.
- ☹️ Der PKW-Bestand in den Beitrittsländern ist im Durchschnitt vier bis fünf Jahre älter als der in der EU.
- ☹️ Die Übernahme von Fahrzeug- und Kraftstoffstandards bessert sich, jedoch ist der Anteil der Kraftfahrzeuge mit Katalysator in den Beitrittsländern noch gering.

Abbildung 7 Prozentsatz der Benzin-Fahrzeuge mit Katalysator in Beitrittsländern (1996) und EU (1996 und 1999)



Hinweis: Daten aus Irland, Italien, dem Vereinigten Königreich und Portugal beziehen sich auf den Zeitraum von 1996 bis 1998 anstatt auf den Zeitraum von 1996 bis 1999.

Quellen: Eurostat, 2002a; REC, 1998; UNECE, 2001a.

# Werden Instrumente aus dem Bereich Umweltmanagement und -überwachung zur Unterstützung der politischen Gestaltung und der Entscheidungsfindung wirksam eingesetzt?

- ☹ In den Beitrittsländern fehlt es an integrierten Verkehrs- und Umweltstrategien.
- ☹ Die institutionelle Zusammenarbeit bei Verkehrs- und Umweltfragen nimmt in den Beitrittsländern zu, ist aber selten festgeschrieben.
- ☹ Die Beitrittsländer überwachen die Integration des Umweltschutzes in ihre Verkehrspolitik nicht.
- ☹ Einige Beitrittsländer verfügen über gesetzliche Bestimmungen zur strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung, allerdings ist die Anwendung im Verkehrssektor auf Pilotinitiativen beschränkt.

Übersicht über Hilfsmittel zur Managementintegration in den Beitrittsländern Tabelle 1

	Integrierte V&U-Strategie	Institutionelle Kooperation	V&U-Überwachung	Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP)
Bulgarien		✓		✓
Zypern				
Tschechische Republik		✓		✓
Estland		✓		
Ungarn				
Lettland		✓*		
Litauen		✓*	i.E.	
Malta				
Polen	✓		i.E.	✓
Rumänien				
Slowakische Republik	✓	✓		✓
Slowenien			i.E.	
Türkei				

Hinweise: ✓ Angenommen, vorhanden oder bestehend.  
 i.E. In Entwicklung.  
 \* Nur vorübergehende Arbeitsgruppen gebildet.

Quellen: EEA, 2001b; REC, 2001.

## Die nächsten Schritte

Dieser Bericht verdeutlicht die erheblichen Datenlücken bei einigen Indikatoren sowie Inkonsistenzen zwischen den Daten, die verschiedenen internationalen Organisationen gemeldet wurden. Für die Beitrittsländer sind diese zwar größer, aber auch die Statistiken für die aktuellen Mitgliedsstaaten sind häufig unvollständig oder von geringer Qualität. Zur Verbesserung der Qualität und Vergleichbarkeit der Daten bedarf es einer konzertierten Aktion verschiedener internationaler Organisationen. Die Länder müssen ferner den Datenfluss zu diesen Organisationen und die Daten zum Schienen-, Wasser- und Flugverkehr sowie den nicht-motorisierten Beförderungsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) verbessern.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an klaren politischen Zielsetzungen, anhand derer sich die Trends bei den Indikatoren beurteilen lassen. Ob und inwieweit die aktuellen politischen Ziele der EU auf ihre künftigen neuen Mitgliedsländer übertragbar sind, scheint bisweilen ebenfalls fraglich. Die Kommunikation zu den umweltpolitischen Zielen für den Sektor, die im Weißbuch zur Gemeinsamen Verkehrspolitik angekündigt wurden, könnte ein geeignetes Forum darstellen, um sich diesen Problemen zu widmen.

Da TERM ein großes geografisches Gebiet abdeckt und nur begrenzte Ressourcen verfügbar sind, könnte es erforderlich werden, die Arbeit künftig auf eine kleinere Gruppe von Indikatoren zu begrenzen und die Berichtshäufigkeit zu verringern, um das Augenmerk stärker auf die Daten und deren Bewertung legen zu können.

Die TERM Indikator-Datenblätter sind das Referenzinformationssystem für diesen Bericht und können von der EUA-Website [http://themes.eea.eu.int/Sectors\\_and\\_activities/transport/indicators](http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators) heruntergeladen werden.

## Grundsatzpapiere zur Verkehrs- und Umweltpolitik

Die drei wesentlichen Grundsatzpapiere der Europäischen Kommission, die mit TERM in Zusammenhang stehen, sind:

1. Strategie für die nachhaltige Entwicklung (SDS)
2. Sechstes Umweltaktionsprogramm (6.UAP)
3. Weißbuch zur Gemeinsamen Verkehrspolitik (CTP)

Nachfolgend sind die in jedem dieser Grundsatzpapiere festgelegten Prioritäten, die sich vor allem auf den Verkehr, die Umwelt und die Erweiterung beziehen, kurz aufgelistet.

**SDS** Gemäß dieser Strategie sind die Beitrittsländer 'aktiv an der Umsetzung der Strategie [für die nachhaltige Entwicklung] zu beteiligen'. 'Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich' zu gewährleisten ist eine der Prioritäten der Strategie. Die Schlussfolgerungen beim Gipfeltreffen, bei dem diese Strategie angenommen wurde, betonen, dass ein nachhaltiges Verkehrssystem das Problem des steigenden Verkehrsaufkommens angehen muss.

**6.UAP** Die zentralen Maßnahmen des sechsten Umweltaktionsprogramms sind:

- die vollständige Umsetzung des umweltpolitischen Acquis;
- die Übernahme politischer Maßnahmen und Ansätze, die eine nachhaltige Entwicklung gestatten, z. B. durch Förderung der Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) sowie die Integration umweltpolitischer Ziele und Maßnahmen in andere Bereiche;
- die Förderung der Alternativen zur Straße, z. B. dadurch, wie die Gemeinschaft finanzielle Unterstützung bietet;
- die sorgfältige Planung des Straßenverkehrs, so dass neue Entwicklungen weder für Städte, noch für Natur und Umwelt schädlich sind.

**CTP** Die Prioritäten des Weißbuchs sind:

- die vollständige Umsetzung des verkehrspolitischen Acquis;
- die Anbindung der Infrastruktur der Beitrittsländer an jene der EU sowie der weitere Ausbau der Infrastruktur in den Beitrittsländern;
- die optimale Ausnutzung des verfügbaren, gut entwickelten Schienennetzes und der Sachkenntnis, um die Verkehrsaufteilung in einem erweiterten Europa wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Umfassende Informationen über die Ziele und den Stand des Erweiterungsprozesses finden sich auf [http://europa.eu.int/comm/enlargement/index\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/enlargement/index_de.html).



Europäische Umweltagentur

**Den Weg für die EU-Erweiterung ebnen  
Indikatoren zur Integration von Verkehr und Umwelt**

**TERM 2002**

Zusammenfassung

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen  
Gemeinschaften

2002 — 20pp. — 14,8 x 21 cm

ISBN 92-9167-528-8