

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 zu dem Aktionsplan im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 307653 - vom 14. Mai 2009. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 23. April 2009 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drucksache 24/09 (Beschluss)

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 zu dem Aktionsplan im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme (2008/2216(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 16. Dezember 2008 mit dem Titel „Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa“ (KOM(2008)0886),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (KOM(2008)0887),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001 mit dem Titel „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2008 mit dem Titel „Ökologisierung des Verkehrs“ (KOM(2008)0433),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2008 mit dem Titel „Strategie zur Internalisierung externer Kosten“ (KOM(2008)0435),
- unter Hinweis auf das Grünbuch der Kommission vom 25. September 2007 mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 22. Juni 2006 mit dem Titel „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006)0314),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. September 2007 mit dem Titel „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘“ (KOM(2007)0541),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „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),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 15. Februar 2006 über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“: „Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“ (KOM(2006)0059),

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 28. Juni 2006 mit dem Titel „Güterverkehrslogistik in Europa – Der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ (KOM(2006)0336),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 18. Oktober 2007 mit dem Titel „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2006 über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt (KOM(2005)0718),
- unter Hinweis auf die Vorschläge und Leitlinien der Kommission und die Standpunkte des Europäischen Parlaments zu den Strukturfonds, zum Kohäsionsfonds und zum Siebten Forschungsrahmenprogramm,
- unter Hinweis auf seine Stellungnahme vom 22. Oktober 2008 zu dem geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 20. Februar 2008 zum Beitrag zur Frühjahrstagung des Europäischen Rates 2008 mit Blick auf die Lissabon-Strategie²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2008 zu der nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der europäischen Energie- und Umweltpolitik³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2008 zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘“⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“⁷,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung⁸,

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0509.

² Angenommene Texte, P6_TA(2008)0057.

³ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0087.

⁴ ABl. C 41 E vom 19.2.2009, S. 1.

⁵ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0311.

⁶ ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 556.

⁷ ABl. C 187 E vom 24.7.2008, S. 154.

⁸ ABl. C 244 E vom 18.10.2007, S. 220.

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 26. September 2006 zur thematischen Strategie für die städtische Umwelt¹,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A6-0227/2009),
- A. in der Erwägung, dass intelligente Verkehrssysteme (IVS) moderne Anwendungen sind, die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für den Verkehr nutzen und innovative Dienste für Verkehrsträger und Verkehrsmanagement bereitstellen,
- B. in der Erwägung, dass IVS ein erhebliches Potenzial für eine wesentlich effizientere Nutzung all jener Verkehrsträger bieten, die den Ansprüchen und Herausforderungen einer europäischen Verkehrspolitik gerecht werden können,
- C. in der Erwägung, dass 10 % des StraÙennetzes unter Überlastung leiden, die jährlich Kosten in Höhe von 1 % des BIP der Europäischen Union verursacht, die Zahl der Verkehrstoten mit 42 953 (2006) immer noch weit über dem anvisierten Zwischenziel einer Senkung auf 25 000 bis 2010 liegt, der Straßenverkehr 72 % aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verursacht und 40 % der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs in Europa aus dem städtischen Verkehr herrühren,
- D. in der Erwägung, dass sich IVS für die Senkung des Energieverbrauchs und die Ökologisierung des Verkehrs als unerlässlich erwiesen haben,
- E. in der Erwägung, dass intelligente Anwendungen für unterschiedliche Verkehrsträger entwickelt worden sind, beispielsweise für den Eisenbahnverkehr (ERTMS und TAF-TSI), den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt (LRITS, SafeSeaNet, VTMISS, RIS), den Luftverkehr (SESAR) und den Landverkehr, z. B. Tiertransporte,
1. betont, dass IVS ein wichtiges Hilfsmittel sind, um die bestehende Infrastruktur wirksam zu nutzen und den Verkehr effizienter, sicherer und umweltverträglicher zu gestalten, und damit zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität für die Bürger und die Wirtschaft beitragen;
 2. hebt die positiven Auswirkungen hervor, die IVS auf die nachhaltige Entwicklung haben, indem sie die Wirtschaftsleistung aller Regionen, einschließlich städtischer Gebiete, dadurch verbessern, dass sie Bedingungen für die gegenseitige Zugänglichkeit festlegen, den lokalen und interregionalen Handel stimulieren, den Binnenmarkt der Europäischen Union ausbauen und die Beschäftigung fördern, die durch die Tätigkeiten geschaffen wird, die sich aus der Einrichtung von IVS ergeben, ;

¹ ABl. C 306 E vom 15.12.2006, S. 182.

3. vertritt die Auffassung, dass IVS die Lebensbedingungen der europäischen Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in städtischen Gebieten, verbessern können und außerdem zu erhöhter Verkehrssicherheit beitragen, Schadstoffemissionen und die Umweltverschmutzung reduzieren, die Verkehrseffizienz steigern und auf Verringerung des Verkehrsaufkommens abzielen;
4. bedauert die Verzögerung bei der Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für die Einführung von IVS in der Europäischen Union und das Fehlen einer koordinierten Einführung von IVS mit konkreten Zielen vor allem aufgrund von Hindernissen für die Interoperabilität, eines Mangels an effektiver Zusammenarbeit aller Akteure sowie ungelöster Datenschutz- und Haftungsprobleme;
5. begrüßt den Aktionsplan der Kommission zu IVS ("der Aktionsplan") als gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen und Programme mit klaren Fristen für Ergebnisse;
6. ist überzeugt, dass es notwendig ist, ein Instrument einzuführen, das die Nutzung von IVS in der Verkehrspolitik fördert; befürwortet ein legislatives Instrument zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung von IVS und fordert, dass die Kommission bessere Informationen über den aktuellen Stand der Maßnahmen, die Finanzierung und die Programmplanung des Aktionsplans bereitstellt, damit gewährleistet ist, dass in der Richtlinie zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung von IVS ein Paket konkreter Maßnahmen mit Fristen festgelegt wird;
7. weiß um die begrenzte finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft (2008) für EasyWay, ein Projekt zur europaweiten Einführung von IVS für die wichtigsten Korridore des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) in 21 EU-Mitgliedstaaten unter Leitung nationaler Straßenverkehrsbehörden und –betreiber mit Partnern von öffentlichen und privaten Interessengruppen;

Horizontale Fragen

8. weist darauf hin, dass IVS bei allen Verkehrsträgern und für alle Reisenden in Europa sowie abgestimmt mit Galileo-Anwendungen eingeführt werden sollten; spricht sich nachdrücklich für ihre unverzügliche Einführung aus, um die Intermodalität zwischen öffentlichem und privatem Sektor durch eine bessere Information insgesamt und ein verbessertes Kapazitätsmanagement zu fördern;
9. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten eindringlich auf, sich mit der Frage der Haftung zu befassen, die ein erhebliches Hindernis für die reibungslose und zusammenhängende Entwicklung der IVS in Europa darstellt;
10. ist der Auffassung, dass Interoperabilität bei der Entwicklung von IVS für eine geschlossene und wirksame Einführung von IVS in Europa unverzichtbar ist; betont, dass man sich im Fall von Investitionen in das TERN (Straßenbau oder -erhaltung) um die notwendige Einführung von IVS-Diensten bemühen sollte;

11. ersucht die Kommission – da bereits ein bedeutendes Angebot auf dem europäischen IVS-Markt vorhanden ist –, Spezifikationen für ein Mindestniveau an IVS-Anwendungen und -Diensten festzulegen, das von allen Mitgliedstaaten erreicht werden kann und das für die wirksame Einführung, die wirksame Durchführung und den wirksamen Betrieb von IVS notwendig ist;
12. erachtet es für wichtig, eine Bewertung der Nachfrage auf dem Markt zu erstellen und die echten Bedürfnisse – über das festgelegte Mindestniveau von IVS-Anwendungen und -diensten hinausgehend – zu evaluieren sowie die Binnenmarktaspekte von IVS durch Vereinheitlichung und einen geeigneten Regulierungsrahmen zu stärken;
13. betont, wie wichtig die grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den EU-Außengrenzen sowohl auf technischer als auch auf administrativer Ebene ist, da sie für die wirksame Einführung von IVS in der Europäischen Union große Bedeutung hat;

Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten (Aktionsbereich 1)

14. betont, dass für eine effektive Einführung von IVS in den folgenden fünf grundlegenden Bereichen mindestens die kritische Masse an Daten und Informationen bereitgestellt werden muss: Echtzeitverkehrs- und -reiseinformationen, Straßennetzdaten, öffentliche Daten für digitale Karten, Daten für Mindestuniversaldienste für Verkehrsinformationen und multimodale Haus-zu-Haus-Reiseplaner;
15. fordert, dass Mindestuniversaldienste für Verkehrsinformationen das transeuropäische Netz (TEN-V) abdecken;
16. betont, dass es zur Annahme und Einführung von IVS in großem Maßstab notwendig ist, sowohl den Informationen über den Verkehr als auch dem Zeitplan Rechnung zu tragen, der für die verschiedenen Verkehrsmittel festgelegt ist;
17. unterstreicht, dass die Bereitstellung von Echtzeitinformationen für Reisende und für die Infrastruktur wichtig ist und dass diese genauer, zuverlässiger und einheitlicher sein müssen und zugleich Europas besonderen (geographischen, kulturellen und sprachlichen) Merkmalen Rechnung zu tragen und die geographische Kontinuität zu gewährleisten ist;
18. hält es für die Entwicklung von IVS für wesentlich, dem privaten Sektor Zugang zu Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten zu gewähren, wobei die Privatsphäre zu schützen und das Problem der Rechte am geistigen Eigentum zu regeln ist;

Kontinuität von IVS-Diensten für das Verkehrs- und Gütermanagement in europäischen Verkehrskorridoren und Ballungsräumen (Aktionsbereich 2)

19. ist der Meinung, dass es unerlässlich ist, harmonisierte, interoperable und verlässliche IVS sicherzustellen, wobei die Wahlfreiheit der Nutzer von IVS zu wahren ist;

20. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, IVS mit den EU-Maßnahmen im Bereich der städtischen Mobilität zu koordinieren und zu verknüpfen, um eine effizientere Verkehrsmobilität und ein flüssigeres Management zu erreichen sowie um die Straßen, TEN-V-Korridore, Güterverkehrskorridore und Ballungsräume zu entlasten;
21. ist der Auffassung, dass für die wirksame Einführung und Anwendung von IVS eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Entwicklung von Programmen wie etwa dem EasyWay-Projekt notwendig sind;
22. fordert die Kommission auf, vorrangig wichtige Informationen, Verkehrsausrüstungen und Fahrzeugnormen zur Unterstützung der Einführung von IVS und von Maßnahmen zur Förderung einer stärker harmonisierten Autobahninfrastruktur zu ermitteln;
23. erachtet es für wesentlich, dass die aus der Einführung von IVS entstehenden wirtschaftlichen Kosten pro Fahrzeug und für die Infrastruktur auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse unter Einbeziehung aller damit verbundenen Kosten (wirtschaftliche, gesellschaftliche und umweltbezogene) ermittelt werden;

IVS im Dienste der innerstädtischen Mobilität (Aktionsbereich 2a)

24. befürwortet die Entwicklung von Verfahren und Systemen zur Information der Benutzer über das Angebot an städtischen Verkehrsmitteln und den Zustand der betreffenden Netze, etwa unter Einsatz von GSM-Technik;
25. empfiehlt, verstärkt Untersuchungen über Tarifverbundsysteme zwischen den zuständigen Behörden einer Region und besonders über die einschlägigen technischen Verfahren anzustellen;
26. regt die Entwicklung von intermodalen Techniken an, die Personen mit eingeschränkter Mobilität einen besseren Zugang zu Verkehrsmitteln und zur innerstädtischen Mobilität ermöglichen;

Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr (Aktionsbereich 3)

27. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die harmonisierte Einführung und Einbindung der eCall-Anwendung in allen EU-Mitgliedstaaten bis 2010 vorzubereiten, sobald die Tests zur Standardisierung abgeschlossen sind;
28. vertritt den Standpunkt, dass mit IVS-Anwendungen und deren Einführung Folgendes einhergehen sollte:
 - Förderung moderner Fahrhilfesysteme (ADAS), die hinreichend zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen können, beispielsweise die elektronische Stabilitätskontrolle (EPS) sowie eCall, die allein jedes Jahr bis zu 6500 Menschenleben in der Europäischen Union retten könnten, wenn sie vollständig eingeführt sind;
 - Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, indem Geschwindigkeitsüberschreitungen, Alkohol am Steuer und die Nichtverwendung von Rückhaltesystemen verhindert werden;

- Verbesserung der Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen, indem die Nutzung von angemessenen und sicheren Rastplätzen durch Bereitstellung geeigneter Dienste für Lkw-Fahrer über das Truckinform-Portal¹ gefördert wird, sowie
 - Verbesserung des Schutzes von Fahrer und Ladung im Güterverkehr vor Diebstahl, Beraubung und Überfällen und somit Bekämpfung des organisierten Verbrechens, insbesondere in Grenzgebieten und im internationalen Güterverkehr mit Drittländern;
29. fordert die Kommission dringend auf, auf eine weitere Senkung der Kommunikationskosten hinzuwirken, damit telekommunikationsgestützte Kommunikations- und Informationsausrüstungen umfassender genutzt werden können;
30. begrüßt die vorgeschlagene Initiative „e-Fracht“ und fordert die Kommission dringend auf, das Konzept der „intelligenten Fracht“ einzuführen, um einen multimodalen Ansatz für IVS-Dienste im Frachtbereich – mit besonderem Augenmerk auf Gefahrgut – zu erreichen;
31. ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, dem Passagier- und dem Güterverkehr gleiches Augenmerk zu widmen, um nicht den Passagierverkehr zu diskriminieren, was sich besonders nachteilig auf die Mobilität von Personen auswirkt;
32. befürwortet einen zweckgemäßen ordnungspolitischen Rahmen für die Mensch-Maschine-Schnittstelle (HMI) und andere IVS-Protokolle und unterstreicht, dass Haftungsfragen geklärt werden müssen;
33. fordert die Kommission auf, sich mit der Frage der schwächeren Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Personen mit eingeschränkter Mobilität, zu befassen und die Maßnahmen zur Förderung der Einführung von ADAS und anderen Systemen wie IVS und HMI im Rahmen der Teilaktionsbereiche des Aktionsplans auf Zweiradfahrzeuge auszuweiten;
34. fordert die Kommission eindringlich auf, IVS-Potentiale im Hinblick auf präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Smog und hohen Ozonkonzentrationen und zur Reduzierung von Lärm-, Feinstaub-, NO_x- und CO₂-Emissionen voll auszuschöpfen;

Verbindung von Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur (Aktionsbereich 4)

35. unterstreicht die Notwendigkeit einer gemeinsamen Plattform für standardisierte Schnittstellen und Protokolle, die die Anwendung von IVS, von kooperativen Systemen und von Spezifikationen für die Kommunikation innerhalb der Infrastruktur (I-I), zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (F-I) sowie zwischen Fahrzeugen (F-F) erleichtert;

¹ www.truckinform.eu

36. fordert die Kommission auf, unter Mitwirkung des privaten und des öffentlichen Sektors einen Fahrplan zu gemeinsamen Plattformen für IVS-Anwendungen und deren Einführung aufzustellen und die geeigneten Rahmenbedingungen für die Klärung von IVS-Haftungsfragen zu schaffen;
37. stellt fest, dass eine Fortbildung zu IVS-Anwendungen unterstützt werden sollte, um die Möglichkeiten der Nutzer im Verkehrssystem zu erhöhen und die Interaktion zwischen Mensch und Maschine zu verbessern;
38. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ein offenes Forum für den Austausch von Informationen und zu IVS-Fragen einzurichten;

Datensicherheit, Datenschutz und Haftungsfragen (Aktionsbereich 5)

39. unterstreicht die Notwendigkeit, die Privatsphäre zu achten, und vertritt die Auffassung, dass die Privatsphäre sowie Belange der Datensicherheit und des Datenschutzes von Beginn der IVS-Planung an bei der Festlegung der Architektur und der Durchführungsmaßnahmen berücksichtigt werden sollten („privacy by design“);
40. ersucht alle an IVS-Anwendungen Beteiligten, die Richtlinien der Gemeinschaft zum Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Richtlinien 95/46/EG¹ und 2002/58/EG²) einzuhalten, und fordert die Kommission auf, die sachgerechte Verwendung von Daten im Rahmen von IVS-Anwendungen und deren Einführung sicherzustellen;
41. ist der Meinung, dass es für eine ungehinderte Einführung von IVS notwendig ist, in IVS-Anwendungen anonymisierte Daten zu verwenden, um die Privatsphäre zu schützen und dem gemeinschaftlichen Rechtsrahmen zum Datenschutz zu entsprechen;

Europäische Zusammenarbeit und Koordinierung im Bereich intelligenter Verkehrssysteme (Aktionsbereich 6)

42. appelliert an die Kommission und die Mitgliedstaaten, sich mit Führungsstärke und verantwortungsvollem Regieren für die Einführung der IVS in Europa zu engagieren;
43. tritt für eine Förderung der Entwicklung nationaler und europäischer multimodaler Haus-zu-Haus-Reiseplaner – unter gebührender Berücksichtigung von Alternativen im öffentlichen Verkehr – und ihre europaweite Vernetzung ein;
44. mahnt die Kommission, die EU-Kapazitäten der Programme EGNOS und Galileo des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) besser zu nutzen und die multimodale Verbundfähigkeit zu fördern;
45. betont, dass diese Technologien dahingehend angewandt werden sollten, dass eine Inkompatibilität zwischen den Verkehrsträgern vermieden wird, und dass Wahlfreiheit im Hinblick auf die Verwendung dieser Technologien bestehen sollte;

¹ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

² ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

46. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, zu berücksichtigen, dass lokale und regionale Behörden und die betroffenen Kreise, die in Europa am Planungs- und Umsetzungsprozess beteiligt sind, aktiv in IVS einbezogen werden sollten;
 47. unterstreicht die Bedeutung öffentlich-privater Partnerschaften („ÖPP“) bei der Umsetzung der IVS und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die öffentlich-privaten Partnerschaften aktiv zu fördern und ihre Umsetzung zu erleichtern;
 48. ersucht die Kommission um eine vollständige Darlegung der Finanzierung des Aktionsplans und der Planung seiner Programme und den Rat um die Absicherung einer ausreichenden Finanzierung;
 49. empfiehlt den Mitgliedstaaten dringend, sich anlässlich der Halbzeitbewertung der Verwendung der Strukturfondsmittel mit den Themen innerstädtische Mobilität und Verringerung von Verkehrsstaus durch IVS zu befassen und sie in die Liste der Prioritäten für den Zeitraum 2010 bis 2013 aufzunehmen;
 50. weist darauf hin, dass das beträchtliche Potential städtischer Gebiete besser definiert und genutzt werden muss, und hebt die Rolle hervor, die die ländlichen Gebiete und die Gebiete in Randlage bei der Erreichung einer ausgewogenen Entwicklung und der Verwirklichung der mittel- und langfristigen Ziele spielen können;
 51. unterstreicht, dass die Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Gebieten mit hohem touristischen Potenzial von entscheidender Bedeutung für die Verbesserung des Verkehrsflusses, für die Reduzierung der Verkehrsunfälle und für die Erhöhung der Sicherheit ist; vertritt die Auffassung, dass IVS zur wirtschaftlichen Entwicklung der Gebiete einschließlich der Gebiete in Randlage beitragen;
 52. betont, wie wichtig die interregionale, grenzüberschreitende und transnationale Zusammenarbeit für die Entwicklung und Umsetzung von IVS ist, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, ein allgemein zugängliches System für den Austausch bewährter Verfahren in allen EU-Sprachen einzurichten, fordert jedoch die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, bewährte Verfahren gemeinsam zu nutzen und zwischen den Regionen mit der doppelten Zielsetzung auszutauschen, den Transfer von Know-how über IVS zu gewährleisten und eine Aufsplitterung innerhalb des Systems zu vermeiden;
- o
- o o
53. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.