

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität

(2017/C 342/09)

Berichterstatter: József Ribányi (HU/EVP), Stellvertretender Vorsitzender des Komitatsrats von Tolna

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN (AdR)

1. begrüßt die Tatsache, dass mit der aktuellen Strategie ein multidisziplinärer, umfassender Ansatz verfolgt wird, der soziologische wie auch wirtschaftliche Aspekte und Innovationen in den Bereichen Energie, Infrastruktur und Digitalwirtschaft sowie die industrielle Wettbewerbsfähigkeit und die Entwicklung von Kompetenzen einschließt;
2. befürwortet die Ziele der Strategie, die bereits im Weißbuch von 2011 ⁽¹⁾ festgelegt wurden, insbesondere die Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % im Vergleich zu 1990;
3. merkt indes an, dass in Abstimmung auf das Weißbuch von 2011 in der Strategie die seit 2011 bei der Verbesserung der Effizienz des Verkehrssystems erzielten Fortschritte, der derzeitige EU-Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 und die von der EU im Rahmen des Übereinkommens von Paris 2015 eingegangenen Verpflichtungen berücksichtigt werden sollten;

OPTIMIERUNG DES VERKEHRSSYSTEMS UND ERHÖHUNG SEINER EFFIZIENZ

Digitale Lösungen für die Mobilität

4. betont, dass durch die Nutzung des Potenzials der digitalen Technologien das Verkehrssystem optimiert und ein multimodales transeuropäisches Verkehrsnetz geschaffen werden kann. Grundvoraussetzung hierfür sind intelligente Verkehrssysteme (IVS) und Infrastrukturen. Zudem ist es wichtig, den die Umweltgegebenheiten vor Ort widerspiegelnden Ökosystemen Rechnung zu tragen und die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Umsetzung einzubinden;
5. hebt hervor, dass die Städte und Regionen Europas durch eine aktive Mitwirkung an der Errichtung intelligenter Telekommunikations- und Verkehrsinfrastrukturen eine effektive Nutzung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge im Rahmen der Umsetzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität innerhalb von städtischen Gebieten und von Leitplänen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Regionen in den Korridoren des grenz- und staatenübergreifenden transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sicherstellen können;
6. ist sich darüber im Klaren, dass die Form der Geschäftsmodelle und Mobilitätsmuster im Verkehrssektor durch IT-Lösungen geprägt wird. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sollten nutzerfreundliche, inklusive IT-Lösungen für die Entwicklung von IVS im Rahmen von „Konzepten für intelligente Mobilität in Stadt und Umland“ wählen;
7. weist auf die Notwendigkeit hin, Datenbanken zu vereinfachen und zu vernetzen, und regt in diesem Sinn die Entwicklung europäischer Normen an, die die Interoperabilität von Daten, Diensten und technischen Lösungen auf allen Ebenen erleichtern können. Diese Daten werden wiederum von den für den Regionalverkehr zuständigen Behörden im Rahmen eines Datenkomprimierungssystems bereitgestellt und gesichert;

Faire und effiziente Preise im Verkehr

8. ist der Auffassung, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften aufgrund ihrer eigenen umfangreichen rechtlichen und finanziellen Befugnisse (z. B. durch Parkplatzbewirtschaftung, separate Busspuren, Begünstigung bestimmter Waren und Dienstleistungen bei der Beschaffung, „grüne“ Kfz-Kennzeichen oder Mautermäßigungen) die Präferenzen und Entscheidung der Verbraucher beeinflussen und die Nutzung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen

⁽¹⁾ Weißbuch — Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Brüssel, 28. März 2011, COM(2011) 144 final.

Fahrzeugen fördern können. Er macht die Europäische Kommission darauf aufmerksam, dass diese Möglichkeiten dadurch eingeschränkt werden, dass die an die Nutzung der ESI-Fonds geknüpften Bedingungen keine Unterstützung der Erneuerung von Fahrzeugen oder Privatfuhrparks zulassen, wodurch diese Erneuerungen verzögert und Chancen verpasst werden, durch eine Verbesserung der Energie- und Ökobilanz von bspw. Taxidiensten oder Lieferungen auf den Streckenabschnitten des „letzten Kilometers“ Fortschritte bei der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit im Verkehrsbereich und der Luftqualität in den Städten zu erreichen;

9. betont, dass zum Zweck der Preisgestaltung die Informationen über die Beförderungsmöglichkeiten seitens der verschiedenen mobilitätsrelevanten Quellen harmonisiert werden müssen. Die Verbreitung integrierter Fahrscheinsysteme wird nach wie vor durch die unterschiedliche Rentabilität der öffentlichen Verkehrsträger behindert. Die mit der Einführung integrierter Tariflösungen verbundenen Kosten können zu sinkender Rentabilität eines Verkehrsträgers bis hin zu Verlusten führen;

10. weist darauf hin, dass trotz großer Anstrengungen und der Bereitstellung erheblicher Mittel für die Förderung des öffentlichen und multimodalen Verkehrs die Informationen für Reisende im multimodalen Verkehr völlig unzureichend sind. Noch schlimmer sieht es bei der Fahrscheinausstellung aus. Diese Lage ist nicht darauf zurückzuführen, dass es technisch unmöglich wäre, im multimodalen Verkehr und in den multimodalen Verkehrsdienstleistungen detaillierte und benutzerfreundliche Informationen — auch über die Fahrscheinausstellung — bereitzustellen, sondern darauf, dass die Betreiber des öffentlichen Verkehrswesens nicht willens sind, diese Informationen und Dienstleistungen auszutauschen. Daher sollte die EU durch ihre Rechtsetzung dafür sorgen, dass Fahrpläne und weitere Reiseinformationen verbindlich öffentlich zugänglich gemacht und in ihrem ganzen Umfang allen Unionsbürgern so zur Verfügung gestellt werden, dass die Bürger sie so einfach und effizient wie möglich nutzen können; verweist in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des AdR zum Thema „Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen“ (CdR 4895/2014);

11. ist der Meinung, dass alle Verkehrsträger im Verhältnis zu ihrem Verschmutzungsbeitrag und im Einklang mit dem Verursacherprinzip zur Deckung der von ihnen verursachten externen Kosten beitragen sollten;

12. weist darauf hin, dass die Stromnetze, die Energiespeicherung, der Handel und die Verwaltung der öffentlichen Infrastruktur ebenso wie die Verkehrsvorschriften und die Fahrzeugbesteuerung allesamt modernisiert werden müssen, um für neue und innovative, auch batteriebetriebene oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betriebene Beförderungsarten gerüstet zu sein. In diesem Zusammenhang wird ferner die Einführung interoperabler und einfacher Zahlungslösungen für das Aufladen solcher Elektrofahrzeuge empfohlen;

13. gibt zu bedenken, dass die Steuerbefreiung für Kerosin und internationale Flugtickets eine klare Wettbewerbsverzerrung im Verkehrssektor darstellt. Er fordert die EU-Mitgliedstaaten auf, mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) das bestehende internationale System für Flugkraftstoffbesteuerung zu erörtern, um Kohärenz mit den internationalen Klimaschutzverpflichtungen sicherzustellen, wobei den Besonderheiten und Interessen der Regionen in äußerster Randlage Rechnung zu tragen ist;

Förderung der Multimodalität

14. plädiert in Verbindung mit Plänen für nachhaltige städtische Mobilität für Multimodalität und die koordinierte Nutzung emissionsarmer oder -freier Lösungen in den Bereichen Stadt- und Regionalverkehr und Logistik sowie Schienen-, See- und Binnenschiffsverkehr. Besonders durch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf andere, emissionsärmere Verkehrsträger könnten erhebliche Emissionsenkungen erzielt werden. Auf jeden Fall sollte Konzepten für Verkehrsträgerwechsel, die einer emissionsarmen Mobilität förderlich sind, hohe Priorität eingeräumt werden, indem bspw. bestehende verdeckte oder offene Subventionen für den Straßengüterverkehr überprüft werden;

15. plädiert für ein neues Konzept für den Kurzstreckenseeverkehr, in dessen Rahmen Umweltprämien eingesetzt und Meeresautobahnen als Infrastrukturen eingeordnet werden, die einer angepassten Beihilfekontrolle unterliegen sollten. Dieses Konzept ist besonders für Gebiete wichtig, die nicht in den europäischen Verkehrskorridoren liegen;

16. verweist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die städtischen Knoten und Logistikplattformen, die 2013 in der TEN-V-Verordnung (für Kern- und Gesamtnetz) festgelegt und auch in der CEF-Verordnung definiert wurden und denen eine strukturierende Rolle für eine nachhaltige und intermodale Mobilität auf Ebene der Mitgliedstaaten und ihrer Regionen sowie EU-weit zukommt. Daher wird vorgeschlagen, diese Problematik in den verschiedenen europäischen Foren zu multimodalen Korridoren, die sich speziell mit dem Thema der Knotenpunkte befassen, zu erörtern;

17. befürwortet, dass die EU sich aktiv im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) einbringt, um die Emissionen des See- und Luftverkehrs zu verringern. Die Entwicklung und Einführung neuer emissionsärmerer Technologien sollte gefördert werden;

VERSTÄRKTER EINSATZ EMISSIONSARMER ALTERNATIVER ENERGIETRÄGER IM VERKEHRSEKTOR

Wirksamer Rahmen für emissionsarme alternative Energien

18. befürwortet die Einführung alternativer Energieträger im Verkehrssektor durch die Förderung der Weiterentwicklung der Energiebranche, um den Weg für einen emissionsfreien Verkehr zu ebnen;
19. unterstreicht, dass die Mitgliedstaaten, Regionen und Gemeinden über nicht rückzahlbare Finanzhilfen im Rahmen der Kohäsionspolitik zu Investitionen in alternative Energieträger im Verkehrssektor unter Achtung des in der Richtlinie 2014/94/EU über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verankerten Grundsatzes der Technologieneutralität ermutigt werden;
20. plädiert für eine breitere Nutzung von modernen erneuerbaren Biokraftstoffen, die umweltschonend produziert werden und weniger CO₂-Emissionen verursachen als herkömmliche fossile Brennstoffe, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Dabei sollten nicht aus Nahrungsmitteln gewonnene (synthetische) oder aus Futtermittelpflanzen gewonnene Biokraftstoffe vorrangig gefördert werden. Neben einem Zuwachs des wirtschaftlichen Mehrwerts werden positive Auswirkungen in Form von Beschäftigungsmöglichkeiten und neuen Arbeitsplätzen in den ländlichen und weniger entwickelten Gebieten erwartet. Da moderne Biokraftstoffe ohne Förderung noch nicht wettbewerbsfähig sind, sollte ihre Erzeugung subventioniert werden, damit sie mit fossilen Kraftstoffen oder aus Nahrungsmittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen konkurrieren können;
21. weist darauf hin, dass die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ⁽²⁾ bereits verbindliche Vorgaben für die Nutzung von Strom, Erdgas und Wasserstoff für den Fahrzeugbetrieb enthält;
22. betont, dass die derzeit verfügbaren alternativen Energien, Biomethan und Biokraftstoffe das handelsübliche Diesel oder Benzin teilweise ersetzen werden. Hierdurch wird die Energieversorgungssicherheit erhöht, da die Nachfrage nach konventionellen Kraftstoffen sinkt;
23. fordert eine weithin akzeptable Definition von Biokraftstoffen, einschließlich der Erstellung eines Kriterienkatalogs für Nachhaltigkeit und die Senkung der CO₂-Emissionen, der die Rechtssicherheit und Investitionsentscheidungen bei der Erzeugung und Nutzung von Biokraftstoffen unterstützt;
24. weist darauf hin, wie wichtig es ist, besonderen nationalen, regionalen und lokalen Gegebenheiten und den verschiedenen lokal und regional verfügbaren Rohstoffen Rechnung zu tragen. Bei der Regulierung der Nutzung von aus erneuerbaren Energiequellen gewonnenen alternativen Kraftstoffen sollte die Gesamtenergiebilanz (einschließlich der Kraftstoffherzeugung) berücksichtigt werden;
25. betont, dass aus regionaler und lokaler Sicht ein idealer emissionsarmer alternativer Energieträger lokal erzeugt und auch vor Ort gespeichert und genutzt/verbraucht werden sollte. Die Erzeugung emissionsarmer Energie und ihre Speicherung für den Verbrauch vor Ort ist unter dem Gesichtspunkt einer verringerten Außenabhängigkeit besonders wichtig für abgelegene Gebiete wie Inseln und Regionen in äußerster Randlage;

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

26. betont, dass eine emissionsarme oder -freie Mobilität voraussichtlich den Verkehrssektor im Hinblick auf Netze, Fahrzeuge und Kraftstoffe revolutionieren wird. Voraussetzung hierfür sind preisgünstige und leicht zugängliche Energie und Kraftstoffe. Neben Strom- und Wasserstoffmotoren als Möglichkeit für nicht die Umwelt verschmutzende Antriebe spielen fortschrittliche Biokraftstoffe, die nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen und umweltschonend produziert werden, eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Emissionsreduktionsziele. Deshalb sollte schwerpunktmäßig, aber nicht ausschließlich, die Entwicklung erschwinglicher Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge und für mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge — in Anbetracht der Kraftstofffunktion und der Energiespeicherfähigkeit von Wasserstoff — vorangetrieben werden. Zugleich sollten emissionsarme Technologien wie fortschrittliche Biokraftstoffe mithilfe finanzieller Anreize gefördert werden;
27. empfiehlt die Festlegung verbindlicher Termine für alle Ebenen der öffentlichen Verwaltung, ab denen die öffentlichen Aufträge für den Ankauf neuer Fahrzeuge für ihren Fuhrpark und Konzessionen für öffentliche Verkehrsdienste nur für mit alternativen Energien betriebene Fahrzeuge vergeben werden;

⁽²⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

28. unterstreicht die Notwendigkeit einer Strategie zur Förderung der Nutzung von LNG im Seeverkehr und Seehandel durch den Ausbau der Unterstützung für die Anpassung von Hafeninfrastrukturen und durch die Entwicklung eines allgemeinen Innovations- und Finanzierungskonzepts für mit LNG und aus der Abfallverarbeitung gewonnenem Methanol betriebene Schiffsantriebe;

29. hält es für erforderlich, die Kaianlagen mit Elektrizitätsinfrastruktur auszustatten, um die CO₂-Emissionen der Schiffe zu reduzieren, die mit laufendem Motor in den Häfen vor Anker liegen und auf die ein Großteil der Luftverschmutzung in Hafenzentren zurückgeht;

30. stellt fest, dass der Elektroverkehr und die Stromtankinfrastruktur für batteriebetriebene oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betriebene Elektrofahrzeuge in städtischen Gebieten und Ballungsräumen sehr rasch dort ausgebaut werden könnten, wo die lokalen Gebietskörperschaften dies für angezeigt halten. Die Elektroverkehrsinfrastruktur muss entlang der strategischen Strecken errichtet werden, die die Regionen Europas miteinander verbinden, denn durch grenzüberschreitende Elektromobilität kann die Fragmentierung des Binnenmarkts überwunden werden. Zudem weisen die meisten europäischen Inseln aufgrund ihrer Größe geeignete Voraussetzungen für Elektromobilität auf, so dass eine angemessen räumlich verteilte Ladeinfrastruktur zum raschen Ausbau der Elektromobilität in diesen Gebieten führen kann;

31. betont, dass nur lokal erzeugte und gespeicherte Energie eine stabile und kostengünstige Kraftstoffquelle für einen beschleunigten Übergang zu einer emissionsarmen Elektromobilität bieten könnte. Durch den schrittweisen Ausbau dieser Art Mobilität kann dem Wettbewerbsnachteil gegenüber konventionellen Kraftstoffen entgegengewirkt werden. Mit einer in das Netz integrierten dezentralen Energiespeicherung können zusätzliche Systemdienstleistungen erbracht werden, beispielsweise ein Ausgleich des bei Spitzenlast und Niedriglast bestehenden Missverhältnisses zwischen dem Energieangebot aus erneuerbaren Energieträgern und der Energienachfrage oder die Unterstützung der Frequenzhaltung. Dazu ist es auch notwendig, die aktive Einbeziehung der Verbraucher in das Management des Stromsystems zu fördern, beispielsweise über Lastenaggregatoren, und die bestehenden regulatorischen Hindernisse zu beseitigen;

Interoperabilität und Normung der Elektromobilität

32. teilt die Auffassung der Europäischen Kommission hinsichtlich der Einführung gemeinsamer technischer und technologischer Normen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der einzelnen Mitgliedstaaten und Regionen. Durch eine Normung wird die Interoperabilität zwischen lokalen Verkehrssystemen innerhalb einer Region und zwischen den verschiedenen Regionen vorangetrieben;

33. befürchtet, dass die Aufstellung der nationalen Pläne für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den meisten Mitgliedstaaten ohne aktive Einbeziehung der betroffenen regionalen und lokalen Gebietskörperschaften erfolgt, obwohl diese Pläne ganz klar eine Multi-Level-Governance erfordern, und dass es den Plänen zur Förderung der Elektromobilität an einer ausreichenden politischen und finanziellen Unterstützung gebricht;

34. weist darauf hin, dass Ladestationen für Elektrofahrzeuge genormt werden müssen, und fordert die Europäische Kommission auf, den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die Entwicklung von Normen zu unterstützen, die die Integration von Stromtankstationen in Bestandsgebäude und -anlagen ermöglichen, wobei den einschlägigen Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist;

ÜBERGANG ZU EMISSIONSFREIEN FAHRZEUGEN

Bessere Fahrzeugprüfungen zur Wiedergewinnung des Kundenvertrauens

35. begrüßt das neue Verfahren zur Messung und Kontrolle der Schadstoffemissionen der Fahrzeuge, um für transparente und zuverlässige Daten über die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge zu sorgen. Dies wird die Einführung von Grenzwerten für Luftschadstoffemissionen und die Stärkung des Verbrauchervertrauens erleichtern. Die Emissionsgrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge müssen geeignet sein, die Umsetzung der hinsichtlich der Schadstoffemissionen und der menschlichen Gesundheit vereinbarten Ziele und geschlossenen Übereinkommen sicherzustellen;

36. befürwortet die Ausarbeitung neuer Leitlinien zur Fahrzeugkennzeichnung, da hiermit eine Irreführung der Verbraucher vermieden wird. Zu Messungen mit dem neuen weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) und dem alten Verfahren (Neuer europäischer Fahrzyklus — NEFZ) müssen klare Regeln aufgestellt und angezeigt werden. Es sollte in Betracht gezogen werden, nicht nur die Leitlinien, sondern auch die Energiekennzeichnungsrichtlinie⁽³⁾ zu ändern. Desgleichen muss die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter

⁽³⁾ Bericht der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat — Überprüfung der Richtlinie 2010/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Angabe des Verbrauchs an Energie und anderen Ressourcen durch energieverbrauchsrelevante Produkte mittels einheitlicher Etiketten und Produktinformationen. Brüssel, 15. Juli 2015, COM (2015) 345 final.

Straßenfahrzeuge⁽⁴⁾ überarbeitet werden, um mit den jüngsten technischen Entwicklungen Schritt zu halten;

Strategie für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach 2020

37. betont, dass Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität an quantitativen Parametern festgemacht und zeitlich begrenzt werden sollten, um zu gewährleisten, dass die Umstellung stattfindet;

Strategie für Lkw, Stadtbusse und Fernbusse nach 2020

38. ist der Auffassung, dass der öffentliche Verkehr gegenüber Privatfahrzeugen weiterhin an Boden gewinnen sollte, und schlägt daher vor, die Umstellung auf die Elektromobilität sowie auf die Nutzung der anderen Brennstoffe, die die EU als Alternativen zu erdölbasierten Kraftstoffen betrachtet, zu beschleunigen, indem der Herstellung und Nutzung elektrisch und auch mit Wasserstoff-Brennstoffzellen angetriebener Busse und Straßenbahnen sowie der Nutzung von Erdgas in Stadt- und Fernbussen Vorrang gegeben wird und so die CO₂-Emissionen der Busse gesenkt werden. Im Straßengüterfernverkehr befürwortet er die beschleunigte Umstellung der Lastkraftwagenfuhrparks von Diesel auf Erdgas, das als einziger Brennstoff Diesel ersetzen kann, einen Schadstoffausstoß von praktisch Null und einen geringeren Kohlenstoffanteil aufweist als Diesel;

39. begrüßt die Bemühungen der Kommission um die Unterstützung der Initiative zur Einführung sauberer Busse in der EU, in deren Rahmen eine Plattform für Städte, Regionen, Betreiber und Hersteller zur Förderung von Informationsaustausch und ausreichender Marktgröße bereitgestellt werden soll. Dadurch wird das Vertrauen der europäischen Bushersteller in die künftige Nachfrage nach sauberen Bussen mit alternativer Antriebsenergie gestärkt; außerdem können künftige öffentliche Ausschreibungen besser genutzt und die Suche nach Finanzierungslösungen bspw. seitens der Europäischen Investitionsbank für größere Aufträge effektiver gestaltet werden;

40. hält eine Aufstockung der EU-Beihilfen, eine Verstärkung der Synergien zwischen den finanziellen Ressourcen des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI), der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und der ESI-Fonds sowie die Nutzung nicht rückzahlbarer Finanzhilfen für notwendig. Hierdurch würde eine rasche Ersetzung des aktuellen Bestands an umweltschädlichen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr begünstigt und eine optimale Nutzung der verfügbaren EU-Mittel sichergestellt;

Luftverkehr und schienengestützter Verkehr

41. hebt die Vorteile schienengestützter Verkehrsarten hervor, die wirtschaftlich tragfähige erneuerbare elektrische Energie oder alternative Brennstoffe nutzen;

42. verweist auf die Notwendigkeit, in den Regionen mit einem weniger gut ausgebauten Schienenverkehrssektor die erforderlichen Infrastrukturen auf lokaler und regionaler Ebene fertigzustellen, damit der Schienenverkehr unter den gleichen Bedingungen genutzt werden kann, wie in den anderen Mitgliedstaaten, und letztlich der einheitliche europäische Eisenbahnraum geschaffen werden kann;

GÜNSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR EINE EMISSIONSARME MOBILITÄT

Energieunion: Verknüpfung der Verkehrs- und Energiesysteme

43. begrüßt, dass die Strategie innerhalb des am 23./24. Oktober 2014 vom Rat der Europäischen Union verabschiedeten Rahmens für die Klima- und Energiepolitik bis 2030⁽⁵⁾ und im Kontext des am 12. Dezember 2015 auf der 21. Vertragsstaatenkonferenz (COP 21) der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) angenommenen Übereinkommens von Paris⁽⁶⁾ einen Schritt nach vorne darstellt, da zwei wichtige Akteure in der EU miteinander verbunden werden: der Verkehr auf der Nachfrageseite und Schlüsselakteure im Bereich Energieerzeugung und -übertragung auf der Angebotsseite;

⁽⁴⁾ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Richtlinie 2009/33/EG.

⁽⁵⁾ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (23./24. Oktober 2014). Brüssel, 24. Oktober 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Übereinkommen von Paris (COP 21), 30. November bis 11. Dezember 2015.

44. erachtet das Paket „Saubere Energie für alle Europäer“⁽⁷⁾ als Teil der Bemühungen der EU darum, eine Führungsrolle auf dem Weg zu intelligenterer und saubererer Energie für alle zu übernehmen, das Wirtschaftswachstum anzukurbeln, mehr Investitionen und technologische Führungsinitiativen anzuschieben, neue Arbeitsplätze zu schaffen und das Wohlergehen der Bürger in den Regionen und Städten der EU zu verbessern;

Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

45. hält die Elektromobilität für eine der treibenden Kräfte für Innovation und technologische Entwicklung, die unmittelbare Vorteile mit sich bringen und eine wesentliche Rolle bei der Verringerung der Umweltfolgen spielen;

46. ist der Ansicht, dass sich die Umstellung auf einen emissionsarmen Verkehr in erster Linie mithilfe der Regionalentwicklungs- und der Kohäsionspolitik bewerkstelligen lässt. Durch Investitionen in Forschung und Innovation können die Regionen und Gemeinden emissionsarme erneuerbare Energien, intelligente Netze und nachhaltigen Stadtverkehr fördern;

47. spricht sich dafür aus, die Ergebnisse des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation Horizont 2020 zur Entwicklung innovativerer Lösungen für eine emissionsarme Mobilität in Verbindung mit Dienstleistungen und/oder Investitionsmöglichkeiten zu nutzen;

48. befürwortet die Entwicklung innovativer Technologien für LNG-Tanks auf Schiffen und in Reisebussen, um die Vorhaltung dieses alternativen Treibstoffs zu optimieren, und fordert die Finanzierung entsprechender Demonstrationsprojekte auf Fracht- und Fahrgastschiffen sowie in Fernbussen;

49. spricht sich darüber hinaus für die Entwicklung innovativer Technologien aus, die es ermöglichen, Biokraftstoffe wie aus der Abfallverarbeitung gewonnenes Methanol auch bei Motoren von Fracht- und Passierschiffen zu nutzen, und fordert daher, hierfür Mittel bereitzustellen;

50. fordert ferner Finanzmittel für die Ausstattung der Kaianlagen mit Elektrizitätsinfrastruktur und vor allem einen verbindlichen Rechtsrahmen für alle Häfen in der EU;

Digitale Technologien: intelligente Verkehrssysteme (IVS), vernetzte und autonome Fahrzeuge

51. stellt fest, dass IT-Lösungen die Mobilität auf der Grundlage einer Kombination aller Verkehrsmittel zur Beförderung von Passagieren und Gütern (z. B. integrierte Fahrschein- und Mautsysteme, Dokumente für den intermodalen Güterverkehr, elektronische Routenplanung, Echtzeitinformationen für Fahrgäste usw.) fördern;

52. stellt fest, dass das Aufkommen vernetzter und automatisierter (autonomer) Fahrzeuge mit digitaler Technik zahlreiche Möglichkeiten für die Bewältigung der negativen Auswirkungen des Verkehrs sowie für ein öffentliches Nahverkehrsangebot in dünn besiedelten Gebieten bieten kann, und fordert nachdrücklich, im Einklang mit der Erklärung von Amsterdam⁽⁸⁾ Maßnahmen für das vernetzte und automatisierte Fahren zu ergreifen. Er begrüßt in diesem Zusammenhang die Annahme der europäischen Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme am 30. November 2016⁽⁹⁾ und fordert in diesem Kontext ein kohärenteres Konzept für nachhaltige und innovative Entwicklungen im Verkehrsbereich sowie eine stärkere Verknüpfung zwischen den verschiedenen, eng miteinander verbundenen Arbeitsbereichen der Europäischen Kommission und der diesbezüglichen Kommunikation;

53. betont, dass die Regionen in Europa in die Errichtung einer intelligenten Telekommunikations- und Verkehrsinfrastruktur einbezogen werden wollen. Hierdurch lassen sich vernetzte und automatisierte Fahrzeuge effizient und ungehindert entlang der TEN-V-Korridore sowie in städtischen und ländlichen Gebieten nutzen;

54. betont, dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Subsidiaritätsprinzip den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im Einklang mit dem EU-Aktionsplan „Urbane Mobilität“ die Kompetenz geben sollten, zu entscheiden, ob und wie IVS und umweltfreundliche Fahrzeuge weiterentwickelt werden, um ihre durch verkehrsbedingte Emissionen und Verkehrsüberlastung verursachten Probleme einzudämmen und die soziale Inklusion zu fördern;

⁽⁷⁾ Saubere Energie für alle Europäer — Wachstumspotenzial Europas erschließen. Datenbank für Pressemitteilungen der Europäischen Kommission: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_de.htm.

⁽⁸⁾ Erklärung von Amsterdam — Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren, 14./15. April 2016.

⁽⁹⁾ Mitteilung der Kommission vom 30. November 2016 an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme — ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität (COM(2016) 766 final).

Kompetenzen

55. erkennt an, dass die Umstellung auf emissionsarme Mobilität Herausforderungen für den Arbeitsmarkt mit sich bringt, weshalb vorrangig für eine Umschulung der Arbeitnehmer gesorgt werden muss. Trotz einer hohen Arbeitslosigkeit herrscht in vielen wichtigen Bereichen des Verkehrssektors aufgrund unzureichender digitaler Kompetenzen Personalmangel;

56. bedauert, dass die in der vorherigen Mitteilung von 2009 zur urbanen Mobilität vorgesehene Aufstellung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität durch die lokalen Gebietskörperschaften in der aktuellen Mitteilung nicht aufgegriffen wurde. Deshalb muss sowohl im Rahmen dieser Strategie als auch bei den Initiativen und Maßnahmen zu ihrer Umsetzung klar zum Ausdruck gebracht werden, dass die integrierte Planung der Städte ein Schlüsselfaktor für die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität auch im Wege der Konzipierung und Umsetzung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität ist;

57. betont, wie wichtig duale Bildungssysteme sind, und schlägt einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen Regionen in der EU über bewährte Verfahren im Bereich emissionsarme Mobilität unter Einbeziehung von Berufsbildungssystemen und Unternehmen vor;

Investitionen

58. begrüßt, dass die Innovation und die Infrastrukturentwicklung im Mittelpunkt der Ziele des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSD) zur Förderung kombinierter (öffentlich-privater) Investitionen im Bereich Verkehr und Infrastrukturen stehen. Der EFSD könnte in Verbindung mit nicht rückzahlbaren Finanzhilfen aus den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) für eine stärkere Beteiligung der lokalen und regionalen Ebene an solchen Projekten — seien es Klein- oder Großprojekte — sorgen;

59. schlägt vor, bei der Planung des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens den Umfang und Anteil der Mittel für emissionsarmen Verkehr unter Horizont 2020 sowie der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) zu steigern. Die Nutzung der CEF sollte aufgrund ihrer großen Hebelwirkung verstärkt gefördert werden, denn CEF-Finanzhilfen generieren das Drei- bis Dreieinhalbfache ihres Betrags an Investitionen in emissionsarmen Verkehr;

60. weist darauf hin, dass die sich in den Städten und Regionen dank der Behörden und auf der Grundlage öffentlich-privater Partnerschaften vollziehenden Entwicklungen Impulse für eine wirksame Finanzierung und Umsetzung von Lösungen für eine emissionsarme Mobilität geben könnten, und schlägt darüber hinaus vor, dass der Nutzung des EFSD und der ESI-Fonds für lokale, innovative und emissionsarme Verkehrslösungen Vorrang eingeräumt werden sollte. Für die oben genannten Zwecke sollten innerhalb des strategischen Bezugsrahmens für die Zeit nach 2020 nicht rückzahlbare Finanzhilfen bereitgestellt werden;

61. hebt hervor, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften eine zentrale Rolle bei der Förderung der lokalen Energieerzeugung sowie bei integrierten und intelligenten Energienetzen spielen. Durch die ESI-Fonds sollten die notwendigen Investitionen mithilfe nicht rückzahlbarer Finanzhilfen erleichtert werden, vor allem in den weniger entwickelten bzw. rückständigsten Regionen der EU;

62. stellt fest, dass in der Investitionsoffensive für Europa auch die öffentliche Finanzierung emissionsarmer Verkehrsprojekte und intelligenter Netze im Zeitraum von Anfang 2015 bis Ende 2017 vorgesehen ist;

Maßnahmen der Städte

63. schlägt vor, dass im Rahmen der Stadtplanung europäischer Städte in den Plänen für nachhaltige städtische und zwischenstädtische Mobilität auch Raum für emissionsarmen Verkehr und emissionsarme Mobilität ausgewiesen werden sollte. Bei der Stadtplanung sollte aktiven Fortbewegungsarten (Rad- und Fußverkehr), Lösungen für den öffentlichen Personenverkehr, Car-Sharing und Car-Pooling der Vorzug gegeben werden. Deshalb fordert er eine zukunftsweisende Politik der Verkehrsinvestitionen in der EU, die der Verbesserung der öffentlichen Gesundheit dient und in deren Rahmen unter umfassender Berücksichtigung des Pariser Übereinkommens der COP 21 mindestens zehn Prozent der EU-Verkehrsmittel in den Regionen in den Radverkehr investiert werden, in denen die topografische Beschaffenheit dies ermöglicht;

64. schlägt vor, die durch Stadt- und Raumplanung in den Ballungsräumen bedingte Mobilität im Vorfeld zu untersuchen. Es ist eine größere Verdichtung der Städte und städtischen Ballungsräume erforderlich, um zum einen durch mehr räumliche Nähe zwischen Diensten und Bürgern den motorisierten Verkehr einzudämmen und zum anderen das öffentliche Nahverkehrsnetz zu verbessern und seine soziale wie auch wirtschaftliche Effizienz und Nutzung zu verstärken;

65. unterstreicht die Bedeutung der Raumplanung für eine emissionsarme Mobilität. Die Gestaltung des städtischen Umfelds und die Siedlungsstruktur sind die räumlichen Voraussetzungen für eine langfristige Entwicklung hin zu einer emissionsarmen Mobilität. Er empfiehlt, dass diejenigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die gemäß der Rechts- oder Verfassungsordnung ihres Mitgliedstaats für Raumordnungsfragen zuständig sind, bei der Aufstellung ihrer funktionalen Raumpläne für Gemeindeverbände oder Metropolregionen auch diese Art von Maßnahmen in Erwägung ziehen;
66. bekräftigt im Einklang mit der AdR-Stellungnahme „Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr“⁽¹⁰⁾, dass diese Verkehrsart gezielt durch die verstärkte Bereitstellung von EU-Finanzmitteln für Radverkehrsprojekte ausgebaut werden sollte, und fordert erneut, dass ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr in das Arbeitsprogramm der Kommission für 2018 aufgenommen wird. Durch die aktive Förderung von Radverkehr und eine entsprechende umweltorientierte Auftragsvergabe können die Gemeinden ihre Klimaschutzfähigkeit ausweiten und sich an Initiativen wie „Grüne Hauptstadt Europas“ oder „Wissenschaft trifft Regionen“ beteiligen. Es könnte vorgeschlagen werden, wichtige Abschnitte des Radwegenetzes in die TEN-V einzubeziehen;
67. hebt hervor, dass bei Neubauten in der EU im Einklang mit der Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie⁽¹¹⁾ auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge (vorzugsweise mit Speichermöglichkeit) berücksichtigt werden sollten. Ebenso sollte die Sanierung von Mehrfamilienhäusern solche Baumaßnahmen beinhalten⁽¹²⁾;
68. stellt fest, dass die Errichtung intelligenter Ladesysteme in Gebäuden zu auch weiterhin flexiblen Stromnetzen beitragen könnte, denn die in Batterien gespeicherte Energie könnte in das Netz eingespeist werden. Es muss ein ganzheitlicher Ansatz gewählt werden, in dessen Rahmen bspw. Elektrofahrzeuge als integraler Bestandteil des Gebäudebestands behandelt werden;
69. unterstreicht, dass die Städte als Bevölkerungszentren die wichtigsten Interessenträger im Verkehrsbereich sind, und stellt fest, dass städtische Mobilitätsprobleme nicht allein durch einen sektorbezogenen Ansatz gelöst werden können. Er betont deshalb, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften echten Mehrwert generieren, wenn sie parallel zur Ausarbeitung ihrer Aktionspläne für nachhaltige Energie auch ihre Pläne für nachhaltige städtische Mobilität⁽¹³⁾ aufstellen und den Zusammenhängen zwischen der städtischen Dimension der Verkehrspolitik und dem übergeordneten Konzept der Raumplanung Rechnung tragen, was eine Bestandsaufnahme des tatsächlichen und des idealen lokalen Energiemixes umfasst. Diese Bemühungen auf lokaler Ebene könnten außerdem im Hinblick auf einen inklusiveren Nahverkehr mit weniger Luft- und Lärmverschmutzung vom Bürgermeisterkonvent sachkundig begleitet und unterstützt werden;
70. ebenso empfiehlt er, dass diejenigen Regionen, die gemäß ihrer Rechts- oder Verfassungsordnung für Raumordnungsfragen zuständig sind, bei der Aufstellung ihrer Pläne für eine nachhaltige städtische und zwischenstädtische Mobilität auch diese Art von Maßnahmen in Erwägung ziehen;
71. schlägt vor, thematische europäische Städtetze zur Förderung einer emissionsarmen Mobilität zu errichten. Diese Netze würden lokale Unternehmen und sogar die allgemeine Öffentlichkeit in die Lage versetzen, sich verstärkt in die praktische Umsetzung von Entwicklungen im Bereich emissionsarme Mobilität einzubringen und bspw. gemeinsam genutzte Mobilitätsdienste bereitzustellen. Über die Nutzung moderner IT-Lösungen können diese Städtetze auch relevante Zielgruppen erreichen, um Lösungen für emissionsarme Mobilität weiter zu verbreiten.

Brüssel, den 13. Juli 2017

*Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen*

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr“ vom 12. Oktober 2016.

⁽¹¹⁾ Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden.

⁽¹²⁾ In Erarbeitung befindliche Stellungnahme ENVE-VI-019 „Energieeffizienz und Gebäude“ (Herr Rijsberman ALDE/NL).

⁽¹³⁾ AdR-Stellungnahme COTER-V-048 „Paket zur Mobilität in der Stadt“.