



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/661

Die Bedeutung des Verkehrs für die Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung und die Auswirkungen auf die EU-Politikgestaltung

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Die Bedeutung des Verkehrs für die Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung und die Auswirkungen auf die EU-Politikgestaltung
[Initiativstellungnahme]

Berichterstatlerin: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

Beschluss des Präsidiums	15/02/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 29 Absatz 2 der Geschäftsordnung Initiativstellungnahme
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	28/06/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	11/07/2018
Plenartagung Nr.	536
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	136/0/3

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Verkehr ist ein Schlüsselfaktor für mehrere Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, SDG) und trägt erheblich zu den für wirtschaftliche Entwicklung, Industrie und KMU sowie Handel und Investitionen relevanten SDG bei. Somit hat er auch eine große Bedeutung für die Verwirklichung jener SDG, die auf die Förderung von Beschäftigung und Wohlergehen wie auch den Abbau von Ungleichheiten und Ausgrenzung gerichtet sind. Indes gehen auch viele Herausforderungen bei der Umsetzung der SDG auf den Verkehr zurück, so u. a. die Notwendigkeit, Klima- und Umweltfolgen einzudämmen, die Verkehrssysteme und Verkehrssicherheit zu verbessern und Anliegen im Zusammenhang mit Beschäftigung und guten Arbeitsplätzen zu lösen.
- 1.2 Der EWSA fordert die Kommission auf, einen neuen, integrierten strategischen Rahmen für die nächste Generation der Verkehrspolitik aufzustellen. Das Ziel sollte dabei sein, die Voraussetzungen für Verbesserungen von Verkehr und Mobilität zu schaffen und zugleich die sozialen und umweltpolitischen Ziele im Auge zu behalten.
- 1.3 Daher muss über die EU-Politikgestaltung dafür gesorgt werden, dass der Verkehr dem Mobilitätsbedarf der Menschen und Unternehmen gerecht werden kann. Das erfordert – im Einklang mit den SDG – umfangreiche Investitionen in eine angemessene Infrastruktur, Innovation und einwandfrei funktionierende Verkehrssysteme, einschließlich des öffentlichen Verkehrs.
- 1.4 Es müssen auch Anstrengungen unternommen werden, um jenen SDG gerecht zu werden, die die sozialen Aspekte des Verkehrs betreffen, u. a. produktive Vollbeschäftigung, menschenwürdige Arbeit und Kompetenzentwicklung sowie die Gleichstellung der Geschlechter, wobei den Bedürfnissen besonders schutzbedürftiger Gruppen wie Kindern, Menschen mit Behinderungen und Senioren besondere Aufmerksamkeit gelten muss. Dem sozialen Dialog sollte eine entscheidende Rolle bei der Bewältigung des Strukturwandels zukommen.
- 1.5 Das Ziel der Bekämpfung des Klimawandels stellt den Verkehr vor große Herausforderungen und erfordert eine konzentrierte Weiterentwicklung der Verkehrssysteme, die Einführung breitgefächerter Emissionssenkungsmaßnahmen sowie neue und innovative Mobilitätskonzepte.
- 1.6 Digitalisierung und Robotisierung gehören zu den Megatrends, die die Entwicklung des Verkehrs beeinflussen, und erfordern einen angemessenen Umgang mit den Chancen und Herausforderungen. Die Digitalisierung fördert eine effizientere Logistik, bessere Verkehrsinformationen für Reisende sowie eine verbesserte Verkehrssicherheit und trägt dadurch zu einem nachhaltigen Verkehr bei.
- 1.7 Da der Verkehr die gesamte Gesellschaft betrifft, ist es unerlässlich, die Zivilgesellschaft in die Ausarbeitung und Umsetzung der Verkehrspolitik einzubeziehen. Dem öffentlichen Sektor kommt zwar eine maßgebende Rolle zu, doch sollten „Bottom-up“-Maßnahmen und Partnerschaften ebenfalls erleichtert werden, um die bestmöglichen Verkehrslösungen zu finden.

1.8 Der EWSA fordert die Europäische Kommission zudem auf, die SDG-Indikatoren unter verkehrsrelevanten Gesichtspunkten zu prüfen und die Entwicklung entsprechender Indikatoren zu fördern, die ein realistisches und informatives Bild der Entwicklungen vermitteln und mit dem integrierten Ansatz übereinstimmen.

2. **Hintergrund**

2.1 Die Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen decken die verschiedenen Aspekte der globalen wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Herausforderungen weitgehend ab. Bei keinem der SDG geht es vorrangig um Verkehr und Mobilität, doch steht der Verkehr implizit im Zusammenhang mit einigen dieser Ziele. Zudem stehen einige der 169 Unterziele der SDG in direktem Zusammenhang mit Verkehr, vor allem diejenigen mit Bezug zu Infrastruktur, lokalen Verkehrssystemen und Straßenverkehrssicherheit. Dementsprechend weisen drei der 232 Indikatoren zur Überwachung der Fortschritte einen Bezug zum Verkehr auf und messen das Passagier- und Frachtaufkommen, den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und die Zahl der verkehrsunfallbedingten Todesfälle.

2.2 Verkehr und SDG sind in unterschiedlicher Weise miteinander verflochten. Die SDG sind für den Verkehr sowohl Chancen als auch Herausforderungen, und der Verkehr trägt zur Umsetzung der SDG sowohl durch Weichenstellungen als auch durch Anpassungen bei. In dieser Stellungnahme ist unter Verkehr die Personen- und Güterbeförderung unter Einschluss aller Verkehrsträger zu verstehen.

2.3 Ziel dieser Initiativstellungnahme ist es,

- festzustellen, wie der Verkehr zur Umsetzung der SDG beiträgt und wie die SDG wiederum dem Verkehr oder seiner Gestaltung zugutekommen,
- die möglichen Auswirkungen der Zusammenhänge zwischen Verkehr und SDG auf verkehrspolitische Maßnahmen der EU zu analysieren, und zwar sowohl in Bezug auf die EU als auch in Bezug auf die internationale Ebene,
- die Standpunkte und Vorschläge des EWSA zu der Frage vorzulegen, wie diese Zusammenhänge in den Maßnahmen und in der Politikgestaltung der EU berücksichtigt werden sollten, um auf angemessene Weise die Chancen zu nutzen und die Risiken zu beherrschen.

Die Rolle des Verkehrs als Weichensteller für die Umsetzung der SDG ist Gegenstand der Abschnitte 3 und 4. In Abschnitt 5 wird erörtert, wie die SDG die Verkehrsgrundlagen verbessern können. In den Abschnitten 6 und 7 werden die mit den SDG verbundenen Herausforderungen und Erwartungen für den Verkehrssektor untersucht. Und in Abschnitt 8 schließlich werden die Erkenntnisse aus all dem zusammengefasst und Handlungserfordernisse und Empfehlungen für die Politikgestaltung abgeleitet.

3. **Verkehr und SDG: Weichensteller für wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung**

- 3.1 Der Verkehr zählt sowohl in der EU als auch im weltweiten Kontext zu den wichtigsten Weichenstellern der wirtschaftlichen Entwicklung und verdient daher einen zentralen Platz auf der Agenda der EU. Der Verkehr trägt wesentlich dazu bei, Nachhaltigkeitsziel 8 zu erreichen – ein dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle.
- 3.2 Auch wenn die Digitalisierung alle Bereiche der Wirtschaft und Gesellschaft erfasst, bedeutet sie nicht das Ende der Produktion und des Konsums von materiellen Gütern. In der Logistik werden die verschiedenen Komponenten von Lieferketten zusammengeführt, die den Transport von Rohstoffen, Zwischenprodukten und Endprodukten bis zum Verbraucher umfassen. Verkehr ist somit eine Notwendigkeit für die Industrie, die Landwirtschaft und den Handel.
- 3.3 Ein angemessen gesteuerter Verkehr kann auch zu dem Unterziel von Ziel 8 beitragen, das die Erarbeitung von Politiken zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus verlangt, der Arbeitsplätze schafft und die lokale Kultur und lokale Produkte fördert.
- 3.4 Der Verkehr bedient nicht nur andere Wirtschaftsbereiche, sondern ist ein eigener wichtiger Wirtschaftsbereich, der Millionen Arbeitsplätze stellt und einen großen wirtschaftlichen Beitrag leistet. Fertigungsindustrien wie der Automobil-, Eisenbahn- und Schiffbau sowie die Luftfahrt wären ohne den Verkehr gar nicht denkbar.
- 3.5 Insgesamt trägt der Verkehr dazu bei, das Unterziel von Nachhaltigkeitsziel 9 zu erreichen, demzufolge der Anteil der Industrie an der Beschäftigung und am Bruttoinlandsprodukt erheblich gesteigert werden soll. Da verkehrsbezogene Unternehmen häufig zum Mittelstand zählen, trägt der Verkehr auch dazu bei, entsprechend den Zielen 9 und 8 KMU in die Wertschöpfungsketten und Märkte zu integrieren und ihr Wachstum zu fördern.
- 3.6 Dementsprechend leistet der Verkehr im Einklang mit Ziel 8 einen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen in verkehrsbezogenen Wirtschaftsbereichen. Verkehr erleichtert ferner geografische Mobilität und führt somit zu einer höheren Beschäftigungsquote. Es gibt jedoch auch Herausforderungen wie den von der Digitalisierung und Robotisierung vorangetriebenen Wandel, der Prognosen zufolge zu tiefgreifenden Veränderungen der Arbeitsplätze und Aufgaben führen wird.
- 3.7 Auf globaler Ebene trägt der Verkehr zu Nachhaltigkeitsziel 17 bei, das auf den Ausbau der globalen Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung ausgerichtet ist. Um dieses Ziel zu erreichen, soll ein universales, regelgestütztes, offenes, nichtdiskriminierendes und gerechtes multilaterales Handelssystem unter dem Dach der Welthandelsorganisation gefördert werden. Da der Verkehr das Rückgrat des Handels darstellt, kann er maßgebend zur Umsetzung dieses Ziels beitragen.
- 3.8 Ziel 9 hebt auf die Entwicklung einer nachhaltigen und widerstandsfähigen Infrastruktur in den Entwicklungsländern ab. Es ist eng verbunden mit Nachhaltigkeitsziel 10, das darauf ausgerichtet ist, die Ungleichheit innerhalb und zwischen den Ländern zu verringern und

Entwicklungshilfe und ausländische Direktinvestitionen in den Staaten zu fördern, in denen der Bedarf am größten ist.

- 3.9 Durch seinen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und Schaffung von guten Arbeitsplätzen über Produktion, Handel und Investitionen ist Verkehr auch für Nachhaltigkeitsziel 1 relevant, demzufolge Armut in allen ihren Formen und überall beendet werden soll.

4. Verkehr und SDG: Weichensteller für den Zugang zu Gütern und Dienstleistungen

- 4.1 Verbraucher nutzen den Verkehr für den Zugang zu Grunderzeugnissen, seien es Nahrungsmittel, um die es in Nachhaltigkeitsziel 2 geht, und andere Grundbedarfsgüter oder Erzeugnisse, die darüber hinausgehen und eher als Luxusgüter betrachtet werden könnten. Darüber hinaus benötigen Menschen Verkehrsmittel, um Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, etwa im Zusammenhang mit Tourismus, Freizeitgestaltung oder Sozialdienstleistungen.

- 4.2 Verkehr ist eines der wichtigsten Verbindungselemente zwischen Märkten, sowohl im Rahmen des Binnenmarktes als auch im internationalen Handel. Verbundene Märkte bringen Effizienz- und Größenvorteile mit sich und steigern dadurch die Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit von Gütern für die Verbraucher.

- 4.3 Der Verkehr ist auch von grundlegender Bedeutung für die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Gesundheitsdienstleistungen in der EU und weltweit. Er trägt daher zur Umsetzung von Nachhaltigkeitsziel 3 bei, das darauf ausgerichtet ist, Krankheiten vorzubeugen und zu behandeln sowie ein gesundes Leben für alle Menschen zu gewährleisten und ihr Wohlergehen zu fördern.

- 4.4 Für die Bereitstellung und Nutzung von Bildungsmaßnahmen gilt dasselbe. Verkehr trägt somit zu Nachhaltigkeitsziel 4 bei, demzufolge eine inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleistet und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle gefördert werden sollen.

5. Verkehr und SDG: Voraussetzungen für Mobilität schaffen

- 5.1 Verkehr muss zugänglich, bezahlbar, reibungslos und effektiv sowie sicher sein, um die Mobilität der Menschen und Güter zu ermöglichen. Daher muss die EU Investitionen in eine angemessene Infrastruktur und geeignete Technologien fördern und gut funktionierende Verkehrssysteme stärken.

- 5.2 Ziel 9 hat eine unmittelbare positive Wirkung auf den Verkehr, da es vorsieht, eine „hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur“ aufzubauen, um wirtschaftliche Entwicklung und menschliches Wohlergehen zu unterstützen.

- 5.3 Der reibungslose Grenzübertritt innerhalb des Binnenmarkts und im internationalen Güter- und Reiseverkehr ist von größter Bedeutung für gut funktionierende Märkte und den Waren- und Personenverkehr. Ziel 9 trägt dem durch die Hervorhebung der grenzüberschreitenden Infrastruktur Rechnung.
- 5.4 Gemäß Nachhaltigkeitsziel 11 sollen Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestaltet werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglicht werden, wobei den Bedürfnissen besonders schutzbedürftiger Gruppen wie Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und Senioren besondere Aufmerksamkeit gelten muss. Das erfordert eine angemessene Planung der Landnutzung und Verkehrssysteme sowie hinreichende öffentliche Investitionen in die Infrastruktur. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs spielt dabei eine wichtige Rolle sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten.
- 5.5 Im Bereich der Innovation wird im Rahmen von Ziel 9 empfohlen, die wissenschaftliche Forschung zu verbessern und die technologischen Kapazitäten der Industriesektoren auszubauen. Das ist auch im Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrs und der mit ihm zusammenhängenden Bereiche von Bedeutung.
- 5.6 Zusätzlich ist im Rahmen von Nachhaltigkeitsziel 7 vorgesehen, die internationale Zusammenarbeit zu verstärken, um den Zugang zu Forschung und Technologie im Bereich saubere Energie zu erleichtern sowie Investitionen in die Energieinfrastruktur und saubere Energietechnologien zu fördern. Diese Maßnahmen, die auch die Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe und Strom umfassen, kommen ebenfalls der Dekarbonisierung des Verkehrs zugute.
- 5.7 Mit der zunehmenden Digitalisierung und Robotisierung des Verkehrs sollte noch größeres Augenmerk auf die benötigte digitale Infrastruktur, einschließlich automatisierter Verkehrsmanagement- und -steuerungssysteme, gerichtet werden. In Ziel 9 heißt es, dass der Zugang zur Informations- und Kommunikationstechnologie erheblich erweitert werden muss und angestrebt werden sollte, einen allgemeinen und erschwinglichen Zugang zum Internet bereitzustellen. Im Rahmen von Ziel 17 wird wiederum gefordert, die Nutzung von Grundlagentechnologien, insbesondere von Informations- und Kommunikationstechnologien, zu verbessern. So fördert etwa die Digitalisierung eine effizientere Logistik und bessere Verkehrsinformationen für Reisende.

6. Verkehr und SDG: Den Erwartungen der Gesellschaft gerecht werden

- 6.1 Zwar trägt der Verkehr zur Gesundheitsversorgung und zum Wohlergehen bei, doch erzeugt er zugleich auch Gesundheitsrisiken durch Umweltverschmutzung wie etwa Feinstaub und Verkehrsunfälle. Mit Ziel 3 wird eine erhebliche Senkung dieser Risiken angestrebt. Effiziente Verkehrsmanagementsysteme, Regulierung und Durchsetzung sind allesamt notwendige Voraussetzungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Durch fortgeschrittene Automatisierung wird trotz neuer technologischer Risiken die Verkehrssicherheit erhöht, da die Häufigkeit menschlicher Fehler zurückgeht.

- 6.2 Die im Rahmen von Ziel 4 geforderte Schul- und Berufsbildung ist entscheidend, um die erforderlichen Kompetenzen von Arbeitskräften und Unternehmern in den verkehrsbezogenen Branchen sicherzustellen. Veränderte Aufgaben, etwa infolge der Digitalisierung, verändern den Kompetenzbedarf erheblich. Ziel 4 ist daher ein wichtiger Weichensteller für Verkehr.
- 6.3 Nachhaltigkeitsziel 5 hebt darauf ab, Geschlechtergleichstellung zu erreichen und alle Mädchen und Frauen zur Selbstbestimmung zu befähigen. Wenn mehr Frauen für eine Tätigkeit als Unternehmerinnen oder Arbeitnehmerinnen im Verkehrssektor gewonnen werden können, werden die Gleichstellung gefördert und das Potenzial der Menschen unabhängig von ihrem Geschlecht mobilisiert. Zudem muss die Sicherheit für Frauen im Verkehr und insbesondere in öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden.
- 6.4 Ziel 8 beinhaltet die Forderung, produktive Vollbeschäftigung zu fördern, die Ausgrenzung junger Menschen zu verhindern, menschenwürdige Arbeit für alle zu schaffen und die Arbeitsrechte zu schützen. Diesbezüglich sind die Bedingungen unterschiedlich. In Entwicklungsländern dürfte die Durchsetzung der Grundrechte der Arbeitnehmer die wichtigste Zielvorgabe sein, während die Zukunftsanliegen der EU in erster Linie Vollbeschäftigung und gute Arbeit für alle betreffen.
- 6.5 Ebenso sind, um die in der EU anstehenden strukturellen Veränderungen im Kontext der Digitalisierung und des Übergangs zu einer CO₂-armen Wirtschaft zu bewältigen, umfassende Strategien erforderlich, um einen gerechten und reibungslosen Übergang sicherzustellen, negative soziale Auswirkungen abzufedern und Qualifikationsdefizite zu beheben.
- 6.6 Mit Ziel 10 wird angestrebt, die soziale, wirtschaftliche und politische Inklusion aller zu fördern und politische Maßnahmen zu beschließen, um größere Gleichheit zu erzielen. Damit wird auch auf Ziel 1 hingearbeitet, die Beendigung der Armut. Was den Verkehr betrifft, soll Ziel 9 zufolge der Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle gelegt werden. Indem der Verkehr – insbesondere der öffentliche Verkehr – den Zugang zu Arbeit, Gütern und Dienstleistungen ermöglicht, trägt er dazu bei, die Ausgrenzung von Menschen zu verhindern.
- 6.7 Im Rahmen von Ziel 10 wird auch danach getrachtet, eine geordnete, sichere, reguläre und verantwortungsvolle Migration und Mobilität von Menschen zu erleichtern. Dieses Ziel ist in zweifacher Weise verkehrsrelevant: Der Verkehr spielt eine Rolle für die Rettung von Menschenleben und für sichere und legale Flucht- und Migrationswege. Zudem bietet der Verkehrssektor Migranten Chancen zur Integration in den Arbeitsmarkt.

7. Verkehr und SDG: Umweltziele verwirklichen

- 7.1 Der Verkehr muss neben seiner Aufgabe, dem Mobilitätsbedarf von Menschen und Unternehmen gerecht zu werden, auch die Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz erfüllen. Im Rahmen von Nachhaltigkeitsziel 13 wird hervorgehoben, dass umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergriffen werden müssen. Für den Verkehrssektor als einen Hauptverursacher des globalen Klimagasausstoßes, dessen Emissionen weiter im Steigen begriffen sind, stellt die Verwirklichung dieses Ziels eine

außerordentlich anspruchsvolle Aufgabe dar, denn sie erfordert verstärkte Anstrengungen zur Umsetzung der in EU-Strategien festgelegten Ziele sowie eine internationale Zusammenarbeit im Luft- und Seeverkehrsbereich.

- 7.2 Die im Rahmen von Ziel 8 geforderte Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung stellt den Verkehrssektor ebenfalls vor eine erhebliche Herausforderung, denn es besteht eine enge Korrelation zwischen Verkehr und Wirtschaftswachstum. Um diese Entkopplung zu erreichen, müssen die gezielte Entwicklung nachhaltiger und weitestgehend umweltverträglicher Verkehrssysteme und die Einführung von Zukunftstechnologien sowie neuen und innovativen Mobilitätskonzepten vorangetrieben werden. Dies entspricht auch Nachhaltigkeitsziel 12, das auf verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster ausgerichtet ist.
- 7.3 Ein wichtiger Aspekt der Umweltauswirkungen des Verkehrs ist die Infrastruktur. Gemäß Nachhaltigkeitsziel 15 sollen Landökosysteme geschützt, wiederhergestellt und ihre nachhaltige Nutzung gefördert werden, was bei der Landnutzungsplanung und bei Infrastrukturprojekten zu berücksichtigen ist. Das gleiche gilt für Ziel 11, in dessen Rahmen es darum geht, die Anstrengungen zum Schutz und zur Wahrung des Weltkultur- und -naturerbes zu verstärken.
- 7.4 Da Energie eine Voraussetzung für Verkehr ist, betrifft das auf den Zugang zu Energie bezogene Ziel 7 unmittelbar auch den Verkehr. Es hebt u. a. auf die beträchtliche Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger am globalen Energiemix und die deutliche Verbesserung der Energieeffizienz ab. Ein Unterziel von Nachhaltigkeitsziel 12 wiederum beinhaltet die Vorgabe, schädliche Subventionen für fossile Brennstoffe abzuschaffen. Angesichts der weitverbreiteten Nutzung fossiler Brennstoffe im Verkehr hat dieses Unterziel offenkundige Auswirkungen auf den Verkehrssektor und die Verkehrsteilnehmer.
- 7.5 Nachhaltigkeitsziel 14 beinhaltet, Ozeane, Meere und Meeresressourcen zu erhalten und nachhaltig zu nutzen. Die durch landseitige Tätigkeiten und den Seeverkehr verursachten Abfälle sollen besser bewirtschaftet und Emissionen sollen verringert werden.
- 7.6 Die Umweltauswirkungen werden nicht nur durch den Verkehr an sich verursacht, auch der Lebenszyklus der Fahrzeuge, Luftfahrzeuge und Schiffe von der Herstellung bis zur Entsorgung spielt eine Rolle. Sie können durch effizienteren Ressourceneinsatz, die Nutzung sauberer Technologien und Industrieprozesse sowie Wiederverwertung und Wiederverwendung im Einklang mit den Zielen 9 und 12 verringert werden.
- 7.7 Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses sind ebenfalls wichtig für die Senkung von Emissionen. Unverzichtbare Voraussetzung hierfür sind auch hochwertige Infrastrukturen, ein reibungsloser grenzüberschreitender Verkehr, Landnutzungs- und Stadtplanung, ein effizienter öffentlicher Verkehr sowie intermodale Güterverkehrskonzepte.
- 7.8 Die Entwicklung des autonomen Verkehrs könnte aufgrund des Komfortgewinns zur verstärkten Nutzung von Privatfahrzeugen führen. Auf der anderen Seite sollen Carsharing und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bewirken, dass die Zahl der Privatfahrzeuge zurückgeht. Insgesamt

führen Digitalisierung und Robotisierung zu mehr Effizienz in Verkehr und Logistik, was sich positiv auf die Klima- und Umweltfolgen des Verkehrs auswirkt.

- 7.9 Abgesehen von der Tatsache, dass die durch den Verkehr erzeugten Emissionen verringert werden müssen, trägt der Verkehr auch dazu bei, Klima- und Umweltproblemen vorzubeugen und diese zu lösen, indem er die Verbreitung von CO₂-armen und umweltverträglichen Technologien, Produkten und Lösungen, wie sie im Rahmen von Ziel 17 gefordert werden, ermöglicht.

8. Verkehr und SDG: Konsequenzen für die Politikgestaltung

- 8.1 Wie die in den vorangegangenen Abschnitten vorgelegte Analyse zeigt, spielt der Verkehr für eine Vielzahl von SDG eine Rolle. Da der Verkehr wichtiger Weichensteller für einige SDG ist, sollte seiner Bedeutung bei der Umsetzung der SDG auf EU-, Mitgliedstaats- und lokaler Ebene umfassend Rechnung getragen werden.
- 8.2 Die Verkehrspolitik der EU sollte die SDG im Rahmen eines integrierten Ansatzes mit dem Ziel berücksichtigen, die Voraussetzungen für Verbesserungen von Verkehr und Mobilität zu schaffen und zugleich die sozialen und umweltpolitischen Ziele im Auge zu behalten.
- 8.3 Der Versuch einer schrittweisen Annäherung an die Verkehrsproblematik von unterschiedlichen strategischen Ansatzpunkten aus führt nicht zu optimalen Ergebnissen. Deshalb ist es wichtig, die Verkehrspolitik im Rahmen eines holistischen Ansatzes zu entwickeln. Dementsprechend fordert der EWSA die Kommission auf, einen neuen, integrierten Rahmen für die nächste Generation der Verkehrspolitik auszuarbeiten. Dieser Rahmen sollte dann als Richtschnur für detailliertere verkehrsrelevante Entscheidungen dienen.
- 8.4 Der strategische Rahmen sollte auch eine globale Dimension beinhalten, um die SDG in die internationale Zusammenarbeit und das auswärtige Handeln der EU im Verkehrsbereich zu integrieren.
- 8.5 Da der Verkehr die gesamte Gesellschaft betrifft, ist es unerlässlich, die Zivilgesellschaft in die Entwicklung und Umsetzung der Verkehrspolitik einzubeziehen. Das würde mit Nachhaltigkeitsziel 16 übereinstimmen, das die Forderung beinhaltet, dafür zu sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist. Bei arbeitsmarktbezogenen Fragen und Veränderungsprozessen sollte der soziale Dialog eine Schlüsselrolle spielen.
- 8.6 Im Rahmen von Ziel 17 wird wiederum empfohlen, die Bildung wirksamer öffentlicher, öffentlich-privater und zivilgesellschaftlicher Partnerschaften, aufbauend auf den Erfahrungen und Mittelbeschaffungsstrategien bestehender Partnerschaften, zu unterstützen und zu fördern. Dem öffentlichen Sektor kommt zwar eine maßgebende Rolle zu, doch fordert der EWSA die Entscheidungsträger der EU auf, die wichtige Bedeutung von „Bottom-up“-Maßnahmen und Partnerschaften umfassend anzuerkennen, da sie dazu beitragen, die bestmöglichen Lösungen für verkehrsbezogene Herausforderungen zu finden und vorhandene Chancen zu nutzen, etwa durch neue, von Unternehmen und Bürgern entwickelte Produktions- und Konsummodelle.

8.7 Der EWSA fordert die Europäische Kommission auch auf, die SDG-Indikatoren unter verkehrsrelevanten Gesichtspunkten zu prüfen und die Entwicklung entsprechender Indikatoren zu fördern, die ein realistisches und informatives Bild der Entwicklungen vermitteln und mit dem integrierten Ansatz (s. o.) übereinstimmen.

Brüssel, den 11. Juli 2018

Luca JAHIER
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
