



**Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss**

**TEN/666**  
**Nachhaltige Mobilität für Europa**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen  
Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:**

**Europa in Bewegung**

**Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich**

[COM(2018) 293 final]

Berichterstatterin: **Giulia BARBUCCI**

Befassung	Europäische Kommission, 18/06/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	04/10/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	17/10/2018
Plenartagung Nr.	538
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	201/3/7

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt das dritte Mobilitätspaket, das er für einen weiteren Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in Europa hält. Der EWSA stellt jedoch fest, dass sich der Kommissionsvorschlag nahezu ausschließlich auf den Straßenverkehr beschränkt. Um eine wirklich nachhaltige und sichere Mobilität zu gewährleisten, muss ein weiter reichendes Projekt erarbeitet werden, das alle verfügbaren Verkehrsformen berücksichtigt und der Intermodalität des Güter- und Personenverkehrs besondere Aufmerksamkeit schenkt.
- 1.2 Der EWSA ist der Auffassung, dass die Kommissionsvorschläge für eine sichere, vernetzte und saubere Mobilität erhebliche wirtschaftliche Anstrengungen, insbesondere der Mitgliedstaaten, erfordern, um die materiellen und digitalen Infrastrukturen (5G) anzupassen. Daher müssen diese Initiativen mit angemessenen Mitteln und über einen langen Zeitraum unterstützt und dafür realistische und erreichbare Ziele aufgestellt werden.
- 1.3 Der EWSA begrüßt den Strategischen Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit und unterstützt das Ziel der „Vision Zero“, das null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr bis 2050 vorsieht. Der von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) geförderte „Safe-System“-Ansatz kann sicherlich dazu beitragen, die Zahl der Unfälle zu senken und die Verletzungen von Fahrzeuginsassen und Fußgängern auf ein Minimum zu beschränken. Ferner ist es vordringlich, die nationalen Straßenverkehrsvorschriften und gleichzeitig die entsprechenden Sanktionen zu vereinheitlichen. Ebenso müssen die Kfz-Sicherheitsvorrichtungen für alle Straßenfahrzeuge obligatorisch werden, seien es Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern oder von Fahrgästen, im öffentlichen wie privaten Verkehr. Schließlich wird empfohlen, dass die neuen „sicheren“ Fahrzeuge für die Verbraucher und Unternehmen erschwinglich sein müssen.
- 1.4 Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sind die maßgeblichen Instrumente zur Umsetzung des „Safe-System“-Ansatzes und zur Annäherung an das Ziel der „Vision Zero“. Der EWSA unterstützt das Vorhaben eines automatisierten, vernetzten und sicheren Straßennetzes. Der Ausschuss legt der Kommission nahe, den unterschiedlichen Zustand der Straßeninfrastruktur der verschiedenen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Insbesondere sollte das Projekt auf die Stadtzentren ausgedehnt werden, wo sich ein Großteil der schweren, nicht tödlichen Unfälle ereignet.
- 1.5 Im Kommissionsvorschlag wird die Bedeutung der Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge und ihrer Rolle bei der Erhöhung der Sicherheit hervorgehoben. Darin wird jedoch keine detaillierte Strategie für die Verwirklichung des automatisierten Verkehrs vorgegeben, was für den Fortschritt in diesem Bereich vermutlich von Vorteil ist, für die Mitgliedstaaten jedoch bei der Anpassung der Verkehrspolitik an die neuen Technologien und ihre Nutzung problematisch sein kann. Ferner weist der EWSA auf das Problem der technischen Durchführbarkeit hin: es gilt, höchste Sicherheitsstandards in einem „gemischten Verkehr“ (traditionelles, assistiertes oder automatisiertes Fahren) zu gewährleisten.

- 1.6 Die vollständige Automatisierung der Fahrzeuge wirft zahlreiche Fragen in puncto Ethik, Wirtschaft, Beschäftigung, soziale Akzeptanz und gesetzliche Haftung auf. Der EWSA verweist auf den Grundsatz, dass nur der Mensch selbst ethische Entscheidungen treffen kann, und dass Maschinen, ungeachtet ihres Perfektionsgrads, den Menschen nur begleiten, ihn aber nicht ersetzen dürfen. Es ist wichtig, dass die organisierte Zivilgesellschaft umfassend an der Steuerung des Prozesses beteiligt wird und dass die Verfahren des sozialen Dialogs und der Tarifverhandlungen aktiviert werden, um eventuellen negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Arbeitnehmer vorzubeugen.
- 1.7 Der EWSA unterstützt die Vorschläge zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Verkehr sowie den strategischen Aktionsplan für Batterien, um das europäische Energiedefizit zu senken und eine Batteriewertschöpfungskette aufzubauen. Trotzdem betont der Ausschuss, dass verschiedene Faktoren der vollständigen Entwicklung des Plans entgegenstehen: die Abhängigkeit von Rohstoffen aus Drittstaaten, der Mangel an alternativen Kraftstoffen, die Verzögerungen bei der Steuerung der Weiterverwertung und Entsorgung von Altbatterien und der Mangel an qualifizierten Fachkräften.
- 1.8 Unter diesen Umständen sind hohe Investitionen in Forschung und Innovation unerlässlich, um alternative, vollständig erneuerbare und klimaneutrale Kraftstoffe zu finden. Nicht minder wichtig sind Investitionen in Bildung und Ausbildung unter Einbeziehung von Hochschulen und Forschungseinrichtungen, damit qualifizierte Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.
- 1.9 Der Übergang zu Elektrofahrzeugen wird die Erneuerung eines Großteils der europäischen Fahrzeugflotte innerhalb von etwas mehr als zehn Jahren mit sich bringen. Sauberere und sicherere Fahrzeuge sollten für alle, die Bürger und die Unternehmen, bezahlbar sein und die Mitgliedstaaten sollten den Übergang mit geeigneten steuerlichen Anreizen fördern.
- 1.10 Die Erneuerung des Fuhrparks führt auch zu dem Problem, das der aktuelle Fahrzeugbestand größtenteils entsorgt und recycelt werden muss. Dies sollte ein zentrales Thema der Kommissionsstrategien im Rahmen der Kreislaufwirtschaft sein. Die organisierte Zivilgesellschaft sollte in sämtlichen Phasen des Übergangs einbezogen werden und ist dazu aufgerufen, die Bürger über die nachhaltige Mobilität zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren.

## 2. **Einleitung**

- 2.1 Der Verkehrssektor, seit Langem Gegenstand zahlreicher Weiterentwicklungen und Veränderungen, ist zu einem Schlüsselfaktor der Entwicklung geworden. Innovation, Technologie, Digitalisierung und Vernetzung führen zu einer Revolution des Verkehrswesens, die auf mehr Sicherheit, Zugänglichkeit, Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung abzielt.

2.2 Die Europäische Union hat im Zuge der Strategie für emissionsarme Mobilität<sup>1</sup> eine Ad-hoc-Agenda für den Sektor festgelegt, die sich in drei „Mobilitätspakete“<sup>2</sup> untergliedert, die im Mai 2017, November 2017 bzw. Mai 2018 veröffentlicht wurden. Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich auf die jüngste dieser Rechtssetzungsinitiativen, „Europa in Bewegung“.

2.3 Die Kommissionsmitteilung und die Vorschläge des Maßnahmenpakets beziehen sich vorwiegend auf den Straßenverkehrssektor, insbesondere auf den Kraftfahrzeugverkehr, ohne die anderen Arten des Verkehrs zu berücksichtigen.

### 3. Zusammenfassung des Vorschlags

3.1 Die Mitteilung der Kommission **COM(2018) 293 – „Europa in Bewegung. Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“** steckt den Bezugsrahmen ab und ist daher das Schlüsseldokument des dritten Mobilitätspakets. Das Dokument umfasst drei Kapitel: Sicherheit; Vernetzung und Automatisierung; Nachhaltigkeit. Ferner enthalten die beiden Anhänge der Mitteilung zentrale Maßnahmen des **Strategischen Aktionsplans zur Straßenverkehrssicherheit** und des **Strategischen Aktionsplans für Batterien**.

#### 3.2 *Sichere Mobilität*

3.2.1 Trotz der in den letzten Jahren erreichten Fortschritte ist die Zahl der schweren oder tödlichen Unfälle im Straßenverkehr immer noch zu hoch. Im Jahr 2017 kamen 25 300 Menschen ums Leben, und etwa 135 000 Menschen wurden schwer verletzt, was auch sehr hohe wirtschaftliche und soziale Kosten zur Folge hatte. Da 90 % der Unfälle auf menschliche Fehler zurückzuführen sind, ist die Kommission der Auffassung, dass sich diese dramatische Situation durch Automatisierung, Vernetzung und neue Konstruktionsstandards spürbar verbessern lässt<sup>3</sup>. Dabei wird das Ziel verfolgt, bis 2050 die Zahl der Verkehrstoten und schweren Verkehrsunfälle auf null zu senken („Vision Zero“). Zwischenziel dieser Strategie ist es, die Zahl der Toten und Schwerverletzten bis 2030 um 50 % zu senken.

3.2.2 Als Beitrag zur Verwirklichung der oben genannten Ziele möchte die EU neue technische und rechtliche Maßnahmen auf der Grundlage des „*Safe System*“ der WHO umsetzen. Dieses geht von dem Grundsatz aus, dass sich Unfälle zwar nicht gänzlich vermeiden lassen, aber gleichwohl Maßnahmen möglich sind, um die Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten zu senken.

3.2.3 Die Europäische Union möchte die Unfallursachen in integrierter Form angehen und mehrere Schutzmechanismen miteinander kombinieren, damit der Ausfall einer Komponente durch andere kompensiert werden kann. Dieses Verfahren umfasst auch technische Ausrüstungen für Fahrzeuge und Straßeninfrastruktur sowie den zunehmenden Informationsaustausch zwischen

---

<sup>1</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>2</sup> COM(2017) 283 final; COM(2017) 675 final; COM(2018) 675 final.

<sup>3</sup> COM(2016) 686 final.

diesen beiden. Jede einzelne Maßnahme ist Gegenstand einer spezifischen Rechtssetzungsinitiative:

- a) **Strategischer Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit**<sup>4</sup>. Mit dem Aktionsplan wird das Ziel verfolgt, die Zahl der Verkehrstoten auf nahe null zu senken („Vision Zero“). Ferner werden festgelegt: Kriterien zur Stärkung der europäischen Governance in diesem Bereich (erweiterte Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit), mehr Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ (200 Millionen EUR) für die Nachrüstung des Straßenverkehrsnetzes, die Ausgestaltung des „Safe System“-Ansatzes, neue Vorschriften zu Erhöhung der Sicherheit der Fahrzeuge, Ziele im Hinblick auf die Automatisierung und die Vernetzung zwischen den Fahrzeugen und zwischen der Straßenverkehrsinfrastruktur und den Fahrzeugen sowie der Vorschlag, europäische Sicherheitsstandards in Drittstaaten (vorrangig in die westlichen Balkanländer) zu exportieren.
- b) **Verordnung zum Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern**<sup>5</sup>. Unter anderem sind die Einführung fortschrittlicher Notbrems-Assistenzsysteme, Spurhaltewarnsysteme, eine unterschiedliche Gestaltung des Führerhauses von Nutzfahrzeugen zur Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrern oder Fußgängern zusammen mit Detektionssystemen für deren Erkennung vorgesehen.
- c) **Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur**<sup>6</sup>. Ziel ist eine europäische netzweite Risikoabbildung, die sich nicht auf die Autobahnen des TEN-V-Netzes beschränkt, sondern bei der auch sämtliche anderen Autobahnen und Fernstraßen berücksichtigt werden. Innerstädtische Straßen werden allerdings nicht berücksichtigt. Ferner werden in der Richtlinie bessere Qualitätsstandards für Straßeninfrastruktur (klare Straßenmarkierungen und Verkehrsschilder und Einführung neuer Technologien wie z. B. Spurhalteunterstützung) festgelegt.

### 3.3 *Vernetzte und automatisierte Mobilität*

3.3.1 Der Kommissionsvorschlag für eine „**vernetzte und automatisierte Mobilität**“<sup>7</sup> stützt sich auf einen bereits auf Unionsebene beschrittenen Weg, insbesondere auf die Mitteilung über „**Künstliche Intelligenz für Europa**“<sup>8</sup> und die **Erklärung von Amsterdam**. Darin haben die Mitgliedstaaten die Kommission aufgefordert, eine europäische Strategie für automatisiertes und vernetztes Fahren zu erarbeiten, den Rechtsrahmen anzupassen, Forschung und Innovation zu unterstützen und „interoperable, kooperative und intelligente Verkehrssysteme“ einzuführen.

3.3.2 Die Kommission fasst folgende langfristige Ziele (in den Bereichen Emissionsreduktion, Verkehr und Unfälle) in einem einzigen Dokument zusammen: konkrete Unterstützung für die Automobilindustrie bei Forschung und Innovation; es gilt, Fragen ethischer und sozialer Natur

---

4 COM(2018) 293 final, Anhang 1.

5 COM(2018) 286 final.

6 COM(2018) 274 final.

7 COM(2018) 283 final.

8 COM(2018) 237 final.

wie das neue Verhältnis zwischen Mensch und Maschine, Cybersicherheit und Auswirkung dieser Technologien auf die Beschäftigung) rasch anzugehen, bevor vollständig automatisierte Fahrzeuge auf den Markt gebracht werden.

3.3.3 Einer der Hauptvorteile der Automatisierung ist der Zugang aller zu Mobilität, auch derjenigen Gruppen (vor allem Menschen mit Behinderungen und Senioren), die heute davon ausgeschlossen sind. Für die optimale Nutzung der Chancen der Automatisierung ist ein ständiger Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen und Straßenverkehrsinfrastruktur grundlegend. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in den nächsten Jahren ein „gemischtes System“ herausbilden könnte, an dem Fahrzeuge mit unterschiedlichen Technologien (traditionelles, assistiertes und automatisiertes Fahren) beteiligt sind. Um dieses Bild mit Blick auf die Entwicklung der Intermodalität zu vervollständigen, werden auch ein Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr (EMSW<sup>9</sup>) und elektronische Frachtbeförderungsinformationen<sup>10</sup> festgelegt.

### 3.4 Saubere Mobilität

3.4.1 Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors und der Übergang zu sauberer Energie gehören zu den Schlüsselaspekten des dritten Mobilitätspakets. Diese Initiative ist Teil des umfassenderen Aktionsplans zur Kreislaufwirtschaft. Die EU startet eine Reihe von Initiativen zur Steigerung von Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit:

- a) **Strategischer Aktionsplan für Batterien<sup>11</sup>**: er resultiert aus der Notwendigkeit, die europäische Selbstversorgung mit Energie zu erhöhen, im Zuge der Schaffung der „Europäischen Batterie-Allianz“, an der wichtige Akteure aus Industrie, die Mitgliedstaaten und die EIB beteiligt sind. Der Plan zielt ab auf die Herstellung von über die gesamte Wertschöpfungskette nachhaltigen Batterien, beginnend mit der Gewinnung von (Primär- und Sekundär-) Rohstoffen, über die Phase der Produktentwicklung und Fertigung von Batteriezellen und Batteriesätzen bis zu deren Nutzung, Zweitnutzung, Verwertung und Entsorgung;
- b) **Verordnung über Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge<sup>12</sup>**, in der eine Reihe von Parametern bezüglich der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Lkw und Busse festgelegt und die geltenden Bestimmungen ergänzt und vervollständigt werden. Die Initiative sieht auch Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen vor, damit die Unternehmen energieeffizientere und sauberere Fahrzeuge erwerben. Diese Maßnahme wird ergänzt durch einen Vorschlag für ein rasches Inkrafttreten neuer Konstruktionsnormen für Aerodynamik und Gewicht von Lkw zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>13</sup>;

---

<sup>9</sup> COM(2018) 278 final.

<sup>10</sup> COM(2018) 279 final.

<sup>11</sup> COM(2018) 293 final, Anhang 2.

<sup>12</sup> COM(2018) 284 final.

<sup>13</sup> COM(2018) 275 final.

- c) **Verordnung zur Erleichterung des Preisvergleichs für alternative Kraftstoffe**, mittels Anwendung einer einheitlichen Maßeinheit, um den Kauf neuer umweltfreundlicher Fahrzeuge anzuregen<sup>14</sup>;
- d) **Verordnung über die Kennzeichnung von Reifen**<sup>15</sup> zur Verdeutlichung der Standards für Sicherheit, Energieeffizienz und Rollgeräusch;
- e) **Überarbeitung des Rahmens für die Energiebesteuerung** zur Förderung der Elektromobilität;
- f) **Verordnung zur Erleichterung der Umsetzung des transeuropäischen Verkehrskernnetzes (TEN-V)**<sup>16</sup>, um die Genehmigungsverfahren der Projekte zu vereinfachen.

3.5 Für sämtliche Initiativen stehen Gesamtinvestitionen von 450 Millionen EUR im Rahmen der **Fazilität „Connecting Europe“** für Projekte zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, der Digitalisierung und der Multimodalität bereit. Im selben Programm werden weitere 4 Millionen EUR für die Cybersicherheit und die kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität bereitgestellt.

#### 4. **Allgemeine Bemerkungen**

4.1 Der EWSA begrüßt das dritte Paket zur Mobilität, das er als einen weiteren Schritt hin zu einer sichereren, zugänglicheren und nachhaltigeren Mobilität erachtet. Der EWSA stellt jedoch fest, dass sich der Vorschlag nahezu ausschließlich auf einen Teil des Straßenverkehrssektors beschränkt. Bei der Entwicklung einer nachhaltigen und sicheren Mobilität müssen indes alle zur Verfügung stehenden Formen des Verkehrs berücksichtigt und immer engere, wirksamere und effizientere Verknüpfungen zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr geplant, die Fahrtzeiten verkürzt und das Verkehrsaufkommen verringert werden.

4.2 Das Paket besteht aus einer Reihe von miteinander verbundenen Legislativvorhaben, die der EWSA bereits einer vertieften Bewertung im Zuge einzelner Stellungnahmen unterzogen hat. Daher konzentriert sich die vorliegende Stellungnahme auf die Analyse der betreffenden Kommissionsmitteilung und muss im Zusammenhang mit den vorausgegangenen Stellungnahmen des EWSA zum ersten und zweiten Mobilitätspaket – sowie mit den Stellungnahmen zu spezifischen Aspekten<sup>17</sup>, die auf koordinierte Weise mit diesem Paket erarbeitet wurden – gelesen und verstanden werden.

---

14 Durchführungsverordnung (EU) 2018/732.

15 COM(2018) 296 final.

16 COM(2018) 277 final.

17 TEN/668 – Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr (EMSWe) und Elektronische Frachtbeförderungsinformationen (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/669 – Umsetzung von TEN-V-Vorhaben (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/675 – CO<sub>2</sub>-Normen für Lkw und Fahrzeuggewichte und abmessungen (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/672 – Fazilität „Connecting Europe“ (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/673 – Vernetzte und automatisierte Mobilität (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/674 – Kennzeichnung von Reifen (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); TEN/667 – Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht); INT/863 – Sicherheit von Fahrzeugen/Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).



- 4.3 Der EWSA ist der Auffassung, dass die Kommissionsmitteilung und die damit zusammenhängenden Vorschläge im Einklang mit den früheren Stellungnahmen zu diesem Thema stehen und zur Verbesserung der Sicherheitsstandards sowie zur Wettbewerbsfähigkeit des gesamten europäischen Automobilsektors beitragen können.
- 4.4 Der EWSA weist darauf hin, dass die Mitteilung der Kommission nicht mit einer angemessenen Folgenabschätzung in Bezug auf die darin vorgeschlagenen Maßnahmen einhergeht. Insbesondere wird nicht deutlich, welche Auswirkungen der Vorschlag auf das Eigentum und die Nutzung von Fahrzeugen und die daraus resultierende Entwicklung der Verkehrsaufkommen haben wird. Diese könnten aufgrund einer Förderung des Verkehrs zunehmen, womit auch die Fahrtzeiten der Bürger nicht kürzer, sondern länger würden. Damit steigt auch die Unfallgefahr. Die Kommission muss unbedingt von einer umfassenden und ehrgeizigen Vision für den Verkehr ausgehen, die auch die Intermodalität zwischen öffentlichem und privatem Verkehr als Faktor für Effizienz, Lebensqualität und Sicherheit berücksichtigt. Der EWSA betont, wie wichtig es ist, für alle Vorschläge, die konkrete Maßnahmen enthalten, angemessene Folgenabschätzungen durchzuführen. Bei der Vorbereitung auf neue Verkehrsmittel darf die umfassende Einführung intelligenter technischer Lösungen (z. B. Beleuchtung) nicht verlangsamt werden; diese steigern die Effizienz des (insbesondere öffentlichen) Verkehrs und verringern die Wahrscheinlichkeit von Unfällen.
- 4.5 Der Ausschuss unterstützt das mithilfe des „Safe-System“-Ansatzes zu erreichende Ziel der „Vision Zero“. Dies erfordert die Einbeziehung aller Sektoren und aller Straßenverkehrsteilnehmer im Rahmen einer verstärkten Steuerungsstruktur. Die für die Verwirklichung der Ziele festgelegten Indikatoren müssen eindeutig, realistisch und überprüfbar sein. Der EWSA plädiert insbesondere für die aktive Beteiligung der organisierten Zivilgesellschaft in allen Phasen der Erarbeitung, Umsetzung, Überwachung und Bewertung der Strategie.
- 4.6 Der EWSA begrüßt die Entscheidung, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ 450 Millionen EUR im Zeitraum 2018-2020 für die Digitalisierung der Straßenverkehrssicherheit bereitzustellen. Gleichwohl weist der Ausschuss erneut darauf hin, dass im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021-2027 im Hinblick auf die langfristige Kontinuität erheblich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, damit die ehrgeizigen Ziele der EU auch erreicht werden können.
- 4.7 Der Ausschuss hält die Abbildung des Risikos im gesamten europäischen TEN-V-Netz, auf allen Autobahnen und Fernstraßen für einen wichtigen Schritt, um Art und Ausmaß der Infrastrukturmaßnahmen für das europäische Straßennetz zu planen. Die physische und die digitale Infrastruktur müssen gleichzeitig entwickelt werden. Ebenso muss möglichst rasch die vollständige 5G-Abdeckung auf allen Autobahnen und Fernstraßen in Europa erreicht werden, um die wirksame Vernetzung zwischen Straßen und Fahrzeugen zu ermöglichen. Der EWSA weist jedoch darauf hin, dass sich die Straßen- und Autobahnnetze der Mitgliedstaaten in ganz unterschiedlichem Zustand befinden. Daher müssen die einzelnen Mitgliedstaaten bei diesem grundlegenden Modernisierungsprozess mit angemessenen Finanzierungen und realistischen und erreichbaren Zielen unterstützt werden.

- 4.8 Der EWSA begrüßt den Vorschlag der Kommission, einige wichtige Sicherheitsfunktionen der Fahrzeuge verbindlich vorzuschreiben, seien sie technischer Art (intelligenter Geschwindigkeitsassistent, autonome Notbremssysteme) oder konstruktionsspezifisch (Verbesserung des direkten Sichtfelds von Lastkraftwagen). Der Ausschuss hofft indes, dass sämtliche neue Sicherheitsvorrichtungen im Sinne eines vollständigen, eindeutigen und einheitlichen Rechtsrahmens auf alle Formen des Straßenverkehrs ausgedehnt werden.
- 4.9 Der Vorschlag für ein neues System der Reifenkennzeichnung mit spezifischen Angaben zum Sicherheitsstandard (aber auch zu Umweltleistungen und Geräuschpegel) könnte entscheidend zur Verringerung von Unfällen beitragen, auch mittels proaktiver und bewusster Verbraucherentscheidungen. Es ist wichtig, dass die Angaben der Kennzeichnung für die Verbraucher unmittelbar klar und verständlich sind.
- 4.10 Bezüglich der Straßenverkehrssicherheit muss die Europäische Union eine schrittweise Vereinheitlichung der geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen und der entsprechenden Sanktionen (Verkehrszeichen, Geschwindigkeit, Sicherheitsgurt- und Helmpflicht, Verbot von Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss usw.) bewirken. Diese Maßnahmen müssen mit der Entwicklung angemessener Technologien für die individuelle Sicherheit zur Erkennung möglicher Gefahrensituationen (Alkohol-Wegfahrsperrern, Müdigkeitserkennung usw.) einhergehen. Eine neue Technologie darf allerdings nicht zu einem übermäßigen Anstieg der Fahrzeugpreise führen. Sicherere Fahrzeuge müssen für alle zugänglich sein<sup>18</sup>.
- 4.11 Viele Hoffnungen im Rahmen der „Vision Zero“ beruhen auf der Entwicklung einer vernetzten und automatisierten Mobilität. Der EWSA ist der Auffassung, dass die Automatisierung durchaus eine Schlüsselrolle bei der Senkung der Zahl der Unfälle spielen könnte. Allerdings kann er nicht umhin, einige Sorgen und Bedenken bezüglich der von der Kommission skizzierten Entwicklung zum Ausdruck zu bringen. Daher ist es wichtig, die bestehenden Technologien zu verbessern und zugleich Verfahren für die Kontrolle der bestehenden und der neuen Technologien vorzusehen, um ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau zu garantieren. Das Fehlen einer detaillierten Strategie für einen automatisierten Verkehr ist dem Fortschritt in diesem Bereich sicherlich förderlich, kann für die Mitgliedstaaten jedoch bei der Anpassung der Verkehrspolitik an die neuen Technologien und ihre Nutzung ein Problem darstellen.
- 4.11.1 Diese Strategie sollte unter Maximierung der Rolle der Automatisierung und Vernetzung im Dienste des Menschen entwickelt werden. Der Ausschuss ist insbesondere darüber besorgt, dass die Kommission die Phase des assistierten Fahrens und der vollständigen Automatisierung (bei der der Mensch lediglich Passagier ist) als bevorstehend erachtet. Die vollständige Automatisierung geht sowohl mit dem Problem der sozioökonomischen Akzeptanz als auch mit dem der technischen und infrastrukturellen Durchführbarkeit einher, da in einem gemischten System (mit Fahrzeugen ohne assistiertes Fahren, Fahrzeugen mit assistiertem Fahren und vollständig automatisierten Fahrzeugen) ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet sein muss. Der Vermarktung vollständig automatisierter Fahrzeuge sollte folglich eine Testphase

---

18

[ABl. C 157 vom 28.6.2005, S. 34.](#)

vorausgehen, um ähnliche Leistungs- und Sicherheitsniveaus wie bei Flugzeugen oder Zügen gewährleisten zu können.

- 4.11.2 Der EWSA begrüßt die Vorschläge hinsichtlich der Einführung eines Austauschs digitaler Informationen im Seeverkehr (Single-Window-Umfeld (EMSWe) und Anerkennung von Frachtbeförderungsdokumenten), ist aber der Ansicht, dass diese Vorschläge weiter ausgearbeitet werden sollten.
- 4.12 Der EWSA begrüßt den Strategischen Aktionsplan für Batterien. Darin wird die Europäische Batterie-Allianz ins Zentrum des Verfahrens gestellt und das Problem der großen Abhängigkeit der EU von Energieeinfuhren aus Drittstaaten unterstrichen.
- 4.12.1 Die Entscheidung für den Aufbau einer Batteriewertschöpfungskette im Rahmen der Kreislaufwirtschaft ist durchaus zu unterstützen. Trotzdem weist der Ausschuss darauf hin, dass bis heute unterschiedliche Faktoren der vollständigen Entwicklung des Plans entgegenstehen: Abhängigkeit von Rohstoffen (z. B. Lithium) aus Drittstaaten; die Forschung bezüglich alternativer, der Kreislaufwirtschaft dienlicher Rohstoffe befindet sich noch im Frühstadium; das Unvermögen, die vollständige Weiterverwertung von Altbatterien zu erreichen (sekundäre Rohstoffe); Mangel qualifizierter Fachkräfte.
- 4.12.2 Der EWSA ist insbesondere der Auffassung, dass zur Überwindung dieser Schwachstellen erhebliche Mittel für Forschung und Innovation erforderlich sind. Die für den Zeitraum 2018–2020 vorgesehenen Mittel sind sicherlich beachtlich, müssen aber im nächsten MFR 2021–2027 fortgeschrieben werden. Vor allem ist es von entscheidender Bedeutung, die Forschung bezüglich vollkommen erneuerbarer und sauberer Energieträger ohne Umweltauswirkungen zu unterstützen. Dabei müssen einige offensichtliche Probleme bezüglich der Verfügbarkeit von Rohstoffen und der Umweltauswirkungen überwunden werden, die heute die Batterien für Elektromotoren kennzeichnen. Ferner ist es unerlässlich, mithilfe der Mittel aus dem Programm Erasmus+ unter Beteiligung von Hochschulen und Forschungseinrichtungen qualifizierte Arbeitskräfte auszubilden.
- 4.12.3 Der Ausschuss betont, dass die Kommissionsinitiative zur fast vollständigen Erneuerung des europäischen Fahrzeugbestands im Laufe von zehn Jahren führen wird. Dies schafft neue Probleme im Zusammenhang mit der Entsorgung und dem Recycling von Millionen von Fahrzeugen. Dies sollte ein zentrales Thema der Kommissionsstrategien im Rahmen der Kreislaufwirtschaft sein. Die organisierte Zivilgesellschaft muss in sämtlichen Phasen des Übergangs einbezogen werden und ist dazu aufgerufen, über die nachhaltige Mobilität zu informieren und dafür zu sensibilisieren.
- 4.13 Der EWSA unterstützt die Einführung von CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerten – wie sie bereits für andere Fahrzeugkategorien gelten – auch für schwere Nutzfahrzeuge. Da KMU im Verkehrssektor Schwierigkeiten bei der Erneuerung ihrer Fahrzeugflotte haben könnten, wird den Mitgliedstaaten empfohlen, den Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen mit entsprechenden Steueranreizen zu fördern.

4.14 Der EWSA ist der Auffassung, dass in dem Vorschlag, den Ausbau des TEN-V-Netzes zu vereinfachen, den Gerichtsverfahren angemessen Rechnung getragen werden sollte, damit dieser seine volle Wirkung entfalten kann<sup>19</sup>.

## 5. **Besondere Bemerkungen**

5.1 Bei der Kartierung des Risikos auf europäischen Autobahnen und Fernstraßen bleibt die Entwicklung einer angemessenen und koordinierten Technologie für die Städte unberücksichtigt, die Schauplatz der Mehrzahl der schweren, nicht tödlichen Unfälle sind. Zudem sollte ein entsprechender Prozess auch in den sechs Ländern des Westbalkans gestartet werden, die bereits mit den EU-Beitrittsverhandlungen begonnen haben.

5.2 Mit dem Einbau des *eCall*-Systems in Fahrzeuge (automatische Benachrichtigung der Notfalldienste bei einem Verkehrsunfall) können die Auswirkungen von Unfällen im Straßenverkehr sicherlich weiter gesenkt werden. Der EWSA fordert, diese Ausrüstung für alle verbreiteten Fahrzeugarten mit erhöhtem Unfallrisiko (schwere Nutzfahrzeuge, Busse und Motorräder) verbindlich vorzuschreiben. Er plädiert dafür, dass die EU eine stärkere Integration der Einsatzkräfte und Rettungsdienste fördert.

5.3 Ethische Aspekte spielen bei der Automatisierung eine zentrale Rolle. Besonders umstritten sind Situationen, in denen Maschinen „ethische“ Entscheidungen treffen müssten. Der Ausschuss unterstreicht erneut den Grundsatz, dass nur der Mensch selbst ethische Entscheidungen treffen kann, und dass Maschinen, ungeachtet ihres Perfektionsgrads, den Menschen nur begleiten, ihn aber nicht ersetzen dürfen.

5.4 In Bezug auf die Entwicklung und Vermarktung vollständig automatisierter Fahrzeuge fordert der EWSA die Kommission auf, die damit verbundenen beschäftigungs- und sozialpolitischen Aspekte eingehender zu untersuchen. Der Ausschuss befürchtet vor allem, dass relativ bald ganze Berufsfelder (z. B. Berufskraftfahrer) verschwinden könnten, ohne dass die weggefallenen Arbeitsplätze durch neue kompensiert würden. Angesichts solcher Szenarien hätte die EU zudem mit einer sehr hohen Zahl von Arbeitslosen zu rechnen, deren Kompetenzen und Kenntnisse sich nur schwer an das neue automatisierte Verkehrssystem anpassen ließen. Daher müssen der Wandel und die Schaffung neuer Ausbildungswege zur Vermittlung der für alle Beschäftigten des Sektors notwendigen Kenntnisse mithilfe des sozialen Dialogs und der Tarifverhandlungen gesteuert werden.

5.5 Der Ausschuss ist der Auffassung, dass die Versicherungsgesellschaften den Kauf sichererer Fahrzeuge durch Senkung der Prämien fördern sollten. Allgemein hält es der EWSA für grundlegend, ernsthaft über die rechtlichen Aspekte in Bezug auf die Einführung vollständig automatisierter Fahrzeuge nachzudenken und vorab zu klären, wer bei einem Unfall zivil- oder strafrechtlich haftbar ist.

---

<sup>19</sup> TEN/669, Umsetzung der TEN-V-Vorhaben (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

5.6 Der Ausschuss äußert Bedenken bezüglich des Systems der Kommission zum Vergleich der verschiedenen Kraftstoffe<sup>20</sup>. Dieses auf den Kosten pro 100 gefahrener km basierende System lässt zahlreiche Parameter unberücksichtigt, die für die Quantifizierung der tatsächlichen Kosten des Kraftstoffs unerlässlich sind, und könnte die Verbraucher verwirren. Zudem wurde die Rolle des EWSA und der Verbraucherverbände des Sektors durch das von der Kommission angewandte Verfahren zur Konsultation der Verbraucher marginalisiert. Die Kommission stützte sich bei ihrer Konsultation auf eine statistisch nicht signifikante Auswahl (3 000 Befragte in drei EU-Mitgliedstaaten), und die vorgeschlagenen Optionen waren viel zu ähnlich.

Brüssel, den 17. Oktober 2018

Luca Jahier  
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

---

---

<sup>20</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/732 der Kommission vom 17. Mai 2018.