



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

TEN/728

Evaluierung des Weißbuchs Verkehr von 2011

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Evaluierung des Weißbuchs
„Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum –
Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
Stellungnahme“**

[SWD(2020) 410 final]

Berichterstatter: **Pierre Jean COULON**

Mitberichterstatterin: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Befassung	Europäische Kommission, 14/01/2021
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	27/05/2021
Verabschiedung auf der Plenartagung	09/06/2021
Plenartagung Nr.	561
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	241/1/4

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt die Initiative zur Evaluierung der Umsetzung des Weißbuchs von 2011. Er bedauert jedoch, dass die Evaluierung recht spät erfolgt und dass ihm das Dossier erst auf sein Ersuchen hin vorgelegt wurde.
- 1.2 Künftig möchte der EWSA regelmäßig über Fortschritte bei der Umsetzung der Strategien der Kommission unterrichtet werden und seinen Beitrag im Bereich Verkehr leisten können. Darüber hinaus empfiehlt der EWSA, dass künftige strategische Dokumente von Anfang an einen eindeutigen Monitoringplan umfassen.
- 1.3 Der EWSA regt an, dass im Rahmen der Bewertungen regelmäßige thematische Fortschrittsberichte vorgelegt werden und dass die von diesen abgedeckten Zeiträume so festgelegt werden, dass eine echte Bewertung der Fortschritte, Verzögerungen und deren Ursachen sowie der gegebenenfalls ergriffenen Korrekturmaßnahmen möglich ist. Es ist wichtig, zeitnah zu bewerten, was erreicht wurde und was nicht und gegebenenfalls warum nicht (z. B. Komodalität, bessere Situation in Bezug auf die Schiene, Staus, soziale Fragen, Umweltziele usw.), und entsprechend zu handeln.
- 1.4 Der Ausschuss unterstützt die Ökologisierung des Verkehrs, betont jedoch, dass die Energiewende gerecht sein und unter Beibehaltung der Ziele tragfähige und realistische Alternativen bereitstellen muss, wobei den wirtschaftlichen und sozialen Besonderheiten und Bedürfnissen der einzelnen Gebiete in allen Teilen Europas, auch des ländlichen Raums, Rechnung zu tragen ist.
- 1.5 Der Ausschuss bekräftigt zudem seine Positionen zum Weißbuch, dass nämlich eine Einschränkung der Mobilität keine Option ist, dass Komodalität und nicht Verlagerung auf andere Verkehrsträger angestrebt werden sollte und dass die Ökowiede sozial gerecht sein und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrs bewahren muss, auch durch die umfassende Umsetzung des europäischen Verkehrsraums mit uneingeschränkter Umsetzung des Binnenmarkts. Der EWSA bedauert in diesem Zusammenhang die Verzögerungen bei der Umsetzung der TEN-V.
- 1.6 Wie bereits in seiner Stellungnahme von 2012 dargelegt, möchte der EWSA einen offenen, kontinuierlichen und transparenten Meinungsaustausch über die Umsetzung des Weißbuchs zwischen der Zivilgesellschaft (Unternehmen, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Nutzer, NRO und Wissenschaft usw.), der Kommission und anderen relevanten Akteuren wie den nationalen Stellen auf verschiedenen Ebenen fördern. So werden die Akzeptanz und das Verständnis seitens der Zivilgesellschaft gestärkt und die Rückmeldungen in Form nützlicher Informationen an die politischen Entscheidungsträger und für die Umsetzung Zuständigen verbessert.

- 1.7 Der EWSA bekräftigt die Ausführungen seiner 2011 vorgelegten Stellungnahme zu den sozialen Aspekten der EU-Verkehrspolitik. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, über geeignete Maßnahmen für eine Harmonisierung der Sozialnormen im EU-Binnenverkehr zu sorgen und dabei auch die Notwendigkeit gleicher Ausgangsbedingungen auf internationaler Ebene zu berücksichtigen.
- 1.8 Die neue „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ hat der EWSA in einer am 28. April 2021 verabschiedeten Stellungnahme (TEN/729) behandelt. Der EWSA fordert erneut nachdrücklich die Umsetzung all seiner Schlussfolgerungen und Empfehlungen.
- 1.9 Der EWSA wird die Entwicklung aufmerksam verfolgen und zur künftigen Strategie „Fit for 55“, für die die Kommission am 14. Juli Legislativvorschläge vorlegen will, mehrere Stellungnahmen erarbeiten.

2. Einleitung

- 2.1 Am 10. Dezember 2020 wurde die Arbeitsunterlage „Evaluierung des Weißbuchs Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (SWD(2020) 410) vorgelegt. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss war 2011 zu diesem Fahrplan konsultiert worden. Er hat dazu am 26. Oktober 2011 eine Stellungnahme (TEN/454) verabschiedet. Nach der Vorlage der Evaluierung (SWD(2020) 410) beschloss der EWSA, diese mit den Zielen des Fahrplans, seiner Stellungnahme TEN/454 sowie den zwischenzeitlichen Entwicklungen abzugleichen.
- 2.2 Seit der Annahme des Weißbuchs hat die Kommission zahlreiche Initiativen zu allen Verkehrsträgern ergriffen (z. B. viertes Eisenbahnpaket, europäische Strategie für emissionsarme Mobilität von 2016, Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, drei Mobilitätspakete zu verschiedenen Aspekten des Straßenverkehrs, Verordnung über Hafendienste, blauer Gürtel, Verkehrsverordnungen, Luftfahrtstrategie, Programm NAIADES, europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit, Verordnung über transeuropäische Verkehrsnetze und Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“). Die Evaluierung bietet die Gelegenheit, die technischen, politischen und sozialen Entwicklungen und insbesondere den Aspekt der Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr im Rahmen des Mobilitätspakets von 2020 hervorzuheben und gleichzeitig auf die Ziele hinzuweisen, die verfehlt wurden.
- 2.3 Das Erreichte muss vor dem Hintergrund der ursprünglichen Ziele von 2011 betrachtet werden, als bestimmte spätere Entwicklungen noch nicht absehbar waren und nicht berücksichtigt werden konnten, etwa auf geopolitischem Gebiet (Brexit, Aufstieg Chinas), in Bezug auf den Zustand der Umwelt (kein Anzeichen einer Verlangsamung der Erderwärmung oder der gemeinsamen Fähigkeit, die Ziele des Pariser Übereinkommens zu erreichen) oder in

gesundheitlicher Hinsicht (COVID-19-Krise). Die Gesundheitskrise hat die Abhängigkeit Europas von Importen strategischer Güter, die für die Souveränität relevant sind, deutlich gemacht und war Auslöser für wirtschaftliche Eingriffe historischer Tragweite durch die EU (Aufbaupaket im Umfang von 750 Milliarden Euro), nachdem die europäischen Ziele im Bereich des Umweltschutzes bereits tiefgreifend überarbeitet worden waren. So soll bis 2050 Klimaneutralität erreicht werden, und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sollen im Rahmen des europäischen Grünen Deals um 90 % gesenkt werden.

- 2.4 Der EWSA nimmt die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aus dem Jahr 2016 zur Bewertung der Umsetzung des Fahrplans¹ zur Kenntnis, in der festgestellt wird, dass seit der Annahme des Weißbuchs zu wenig Zeit vergangen ist, um die Fortschritte bei den meisten der darin festgelegten Ziele angemessen bewerten zu können. In der Bewertung wird darauf hingewiesen, dass Anstrengungen unternommen werden, um die einschlägigen Indikatoren zu verbessern, und es wird darauf verwiesen, dass die Interessenträger eine verstärkte Konzentration auf die Umsetzung, mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, eine bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Verkehrsnutzer und der Arbeitnehmer, einen stärkeren einheitlichen europäischen Verkehrsraum und technische Entwicklungen erwarten.
- 2.5 Diese Stellungnahme beschäftigt sich im Wesentlichen mit den Aussagen, die im Rahmen der Evaluierung getroffen werden, kann die globalen Entwicklungen jedoch nicht gänzlich unberücksichtigt lassen. Der Leser der Stellungnahme ist deshalb aufgefordert, sich die Frage nach den kurz-, mittel- und langfristigen möglichen, vorhersehbaren bzw. wahrscheinlichen Auswirkungen dieser Ereignisse zu stellen, die sich derzeit noch nicht absehen lassen.
- 2.6 Der EWSA bekräftigt seine in seiner Stellungnahme zum Fahrplan vertretene Auffassung, dass die Zivilgesellschaft in die Umsetzung und Bewertung des Fahrplans eingebunden werden muss. 2015 verabschiedete der EWSA eine Stellungnahme zu den Fortschritten und Herausforderungen des Fahrplans. Dies erfolgte auf Ersuchen des Europäischen Parlaments, das im September 2015 eine Entschließung zur Umsetzung des Fahrplans angenommen hatte. In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen aus dem Jahr 2016 wurde auf mehrere Stellungnahmen von EU-Einrichtungen Bezug genommen – eine aus Sicht des EWSA löbliche Praxis.

¹ SWD(2016) 226.

3. Allgemeine Bemerkungen

- 3.1 Der EWSA begrüßt die Initiative einer Evaluierung, die es ihm gestattet, seinen Standpunkt zu formulieren, und die vor allem dazu dienen sollte, eine Rangfolge der Prioritäten mit Blick auf die in dem Dokument herausgearbeiteten Entwicklungen, Fortschritte und Verzögerungen zu erstellen. Künftig möchte der EWSA in Form von derartigen Evaluierungen regelmäßig, und zwar in Zeiträumen, die dem jeweiligen Projekt angepasst sind, über die Fortschritte der umgesetzten Strategien unterrichtet werden. Der EWSA meint, dass diese Evaluierungen natürlich eine Bestandsaufnahme der Fortschritte und Verzögerungen, aber auch die wichtigsten Gründe für die Fortschritte und Verzögerungen enthalten sowie zudem auf internationale Entwicklungen und Initiativen eingehen sollten, die Auswirkungen auf die ursprünglichen Fahrpläne haben oder haben können.
- 3.2 In seiner Stellungnahme vom Oktober 2011 bedauerte der EWSA, dass die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen nur sehr wenige Fristvorgaben für deren Umsetzung enthält und dass im Fahrplan strategische Maßnahmen (bis 2050) und taktische Maßnahmen (die bereits jetzt ergriffen werden können) nicht deutlich genug miteinander verknüpft werden. In der Stellungnahme wurde gefordert, dass im Rahmen des Fahrplans insbesondere ein detaillierterer Arbeitsplan für den Zeitraum 2013-2020 erstellt werden sollte. In seiner Stellungnahme von 2015 empfahl der EWSA eine allgemeine Neubewertung des Aktionsplans in Anhang I zu dem Fahrplan im Hinblick auf seine aktuelle politische Machbarkeit. Festzustellen ist, dass 2018 nur bescheidene Fortschritte bei den drei spezifischen Zielen (Treibhausgasemissionen – bis 2050 Reduzierung um 60 % gegenüber 1990 und bis 2030 Reduzierung um 20 % gegenüber 2008 – Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, langsamere Zunahme der Überlastung) zu verzeichnen waren. Die Treibhausgasemissionen liegen 32 % über dem Niveau von 1990 und haben im Zeitraum 2013–2018 sogar zugenommen. Der Energiebedarf des Verkehrssektors wird nach wie vor zum überwiegenden Teil aus fossilen Energieträgern gedeckt. Zwar nimmt ihr Anteil seit einigen Jahren eher ab, doch vollzieht sich diese Entwicklung, die eng mit der Umsetzung der Umweltvorschriften in den verschiedenen Ländern zusammenhängt, zu langsam. In Bezug auf die Verkehrsüberlastung wurde selbst das nicht quantifizierte und nicht sehr ambitioniert formulierte Ziel nicht erreicht. Der EWSA weist jedoch darauf hin, dass die neuen Formen der Arbeitsorganisation, die durch die Gesundheitskrise entstanden sind, neue systemische Perspektiven eröffnen.
- 3.3 In seiner Stellungnahme von 2011 befürwortete der EWSA die Strategie des Fahrplans, verstärkt auf Marktmechanismen zu setzen. In seiner Stellungnahme von 2015 wies der EWSA darauf hin, dass bei der Einhaltung des Verursacherprinzips unter anderem auf den Zusammenhalt geachtet werden muss, dass Risiken der sozialen Ausgrenzung bedacht werden müssen und dass allgemein auf Kohärenz mit dem Steuer- und Gebührenrahmen zu achten ist. Angesichts des gleichbleibenden Tempos der Erderwärmung, der Lehren aus der Gesundheitskrise und der wichtigen Rolle der Politik in dieser Krise und zweifellos auch nach ihr fordert der EWSA Europa und die öffentlichen Stellen der Mitgliedstaaten auf, alles in ihren Kräften Stehende zu tun, um die für eine nachhaltige Zukunft notwendigen Veränderungen zu steuern, insbesondere durch die Beschleunigung der Investitionsprogramme.

- 3.4 Die meisten der im Weißbuch vorgesehenen Initiativen sind auf die Schaffung eines komodalen Verkehrssystems in einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum ausgerichtet. Der EWSA bekräftigt sein Eintreten für Komodalität. Der EWSA weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die mit dem vierten Eisenbahnpaket erreichte förmliche Marktöffnung in der Praxis vollständig umgesetzt werden muss, um die Schiene zu einem attraktiven Partner im Rahmen der Multimodalität zu machen, wobei auch ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen sind.
- 3.5 2011 und 2015 wies der EWSA auf den Mangel an Realismus in Bezug auf die Methoden und die Kosten einer Ökologisierung des Verkehrssystems hin. Angesichts der aufgezeigten Verzögerungen sowie der Gesundheitskrise und ihrer wirtschaftlichen Folgen ist der EWSA äußerst besorgt, was die Fähigkeit der Akteure zur Finanzierung der erforderlichen Veränderungen angeht.
- 3.6 Das ursprüngliche Ziel, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2050 um 60 % zu reduzieren, war sehr ambitioniert, insbesondere mit Blick auf die Zahlen Ende 2018 und die Prognose der Evaluierung, wonach das Ziel nicht erreicht wird, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen bzw. bereits bestehende Maßnahmen nicht verstärkt werden. Der EWSA hofft, dass der neue Impuls des europäischen Grünen Deals in eine Forschungs- und Entwicklungspolitik der EU einfließt, die auf der Höhe der Herausforderungen steht, und dass eine Steuerung erfolgt und ein kompakterer Zeitplan festgelegt wird.
- 3.7 Der Ausschuss schlägt vor, die Straffung des Zeitplans und die Festlegung mittelfristiger Ziele nicht nur auf die CO₂-Emissionen zu beziehen, sondern konkrete und bezifferbare Ziele für die Reduzierung der Abhängigkeit von Erdöl, die Lärmemissionen sowie die Luftverschmutzung festzulegen. Der Ausschuss betont, dass die Energiewende nicht zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen in bestimmten Teilen Europas führen darf. Die Energiewende muss gerecht sein und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Besonderheiten Rechnung tragen, ohne dass ihre Ziele verwässert werden.
- 3.8 Unter Bezugnahme auf seine früheren Stellungnahmen (2011 und 2015) verweist der EWSA darauf, dass in Ziffer 18 des Fahrplans ganz klar betont wurde, dass „die Einschränkung von Mobilität keine Option“ ist. Der EWSA verweist allerdings darauf, dass Maßnahmen für mehr Energieeffizienz des Verkehrs und zur Reduzierung der Emissionen damit keinesfalls eine Absage erteilt wird. Europa ist derzeit erheblichem Gegenwind ausgesetzt. Das darf uns jedoch nicht veranlassen, unseren Kurs zu ändern. Bei den Zielen des Fahrplans, die sich auf die Organisation des EU-Binnenmarkts beziehen, wurden beträchtliche Fortschritte erzielt. Es wäre sehr bedauerlich, wenn die sozial- und umweltpolitischen Erwartungen verschiedener europäischer Initiativen in den kommenden Jahren in den Hintergrund rücken würden.

- 3.9 In dem Fahrplan wird herausgestellt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Alternativen zum Straßenverkehr gestärkt werden muss. Der Ausschuss unterstützt weiter dieses Ziel, sofern es durch die Förderung von Kapazität und Qualität des Eisenbahn-, Binnenschiff- und Kurzstreckenseeverkehrs und effiziente intermodale Dienste erreicht wird und die Entwicklung effizienter und nachhaltiger Straßenverkehrsdienste in der EU nicht behindert.
- 3.10 Der EWSA begrüßt die Fortschritte im sozialen Bereich (Schaffung einer Europäischen Arbeitsbehörde, Übernahme des Seearbeitsübereinkommens der IAO in europäisches Recht, Umsetzung der im Straßenverkehrspaket vom Dezember 2011 vorgesehenen Überwachungsmaßnahmen u. a.). Der Ausschuss ist jedoch nach wie vor besorgt angesichts der Spannungen, die aufgrund unterschiedlicher Sozialschutzbestimmungen und Entgelte auf dem Güterkraftverkehrsmarkt entstanden sind, sowie der teilweise unangemessenen Arbeitsbedingungen. Wie bereits 2011 und 2015 plädiert der EWSA für die Stärkung der Straßenverkehrssicherheit, der Sozialstandards sowie der personellen und finanziellen Mittel zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften. Schließlich ersucht der EWSA die Kommission, sich mit dem Problem der Beschäftigten von Lieferdiensten auseinanderzusetzen. Wie bereits in seiner Stellungnahme TEN/697 fordert der Ausschuss die Förderung von Arbeitnehmern und die Bekämpfung von Sozialdumping.
- 3.11 In seinen früheren Stellungnahmen (2011 und 2015) hat der EWSA erhebliche Zweifel daran zum Ausdruck gebracht, ob das spezifische Ziel des Fahrplans für die Verkehrsverlagerung angemessen ist, namentlich die Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr und von mehr als 50 % bis 2050. Die Evaluierung zeigt deutlich, dass die Verkehrsverlagerung bisher nicht stattgefunden hat. Der EWSA stimmt in diesem Zusammenhang der Aussage in der Entschließung des Europäischen Parlaments von 2015 zur Umsetzung des Fahrplans zu, dass die im Fahrplan vorgesehene Strategie zur Verlagerung des Verkehrs nicht erfolgreich ist und deshalb die Nachhaltigkeit aller Verkehrsträger verbessert und Lösungen für die Komodalität angestrebt werden sollten. Mit dem europäischen Grünen Deal und seinem Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % zu senken, werden die Karten zwar neu gemischt, aber es werden keine Antworten auf die praktischen Fragen gegeben, die mit diesem neuen Ziel einhergehen.
- 3.12 Der EWSA bekräftigt seine Bedenken hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit Europas und seiner Unternehmen. Der EWSA ist der festen Überzeugung, dass globale Maßnahmen bevorzugt werden sollten. Maßnahmen, die derzeit nur für einzelne Regionen oder Kontinente ergriffen werden, wie europäische Verbraucherrechte, Sozialstandards und Nachhaltigkeitsmaßnahmen, sollten auch für Verkehrsunternehmen aus Drittländern gelten, die in den, aus dem und im Binnenmarkt tätig sind, um weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die Verlagerung von CO₂-Emissionen und den Verlust von Arbeitsplätzen zu vermeiden.

- 3.13 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass in beiden früheren Evaluierungen weitgehend die Auffassung vertreten wird, dass es noch zu früh ist, um die Ergebnisse der Umsetzung des Fahrplans umfassend bewerten zu können. Der EWSA hält es für unbefriedigend, dass offenbar keine ausreichenden Bewertungskriterien vorliegen, um zu einem beliebigen Zeitpunkt der Evaluierung der Strategie zu einer belastbaren Bestandsaufnahme zu gelangen. Das ist vor allem deshalb unbefriedigend, als die Umsetzung jeweils bereits fünf (2016) und neun (2020) Jahre lief. Der EWSA verweist in diesem Zusammenhang auf die Empfehlung in seiner Stellungnahme von 2011, wonach für den Zeitraum 2013–2020 ein detaillierterer Arbeitsplan nötig ist, der die Bewertung erleichtert.
- 3.14 In den Bewertungen von 2016 und 2020 wird der umfassenden Umsetzung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums erhebliche Bedeutung beigemessen, und in der Evaluierung von 2020 wird der EU-Binnenmarkt ganz besonders als starker Motor für einen kosteneffizienten Wandel herausgestellt, was wichtig sei, um eine breite Akzeptanz des technologischen Wandels zu fördern. Zudem wird darauf hingewiesen, dass dies öffentliche und private Investitionen in diesen Wandel begünstigen muss. Angesichts dieser Feststellung findet es der EWSA überraschend, dass in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Kommission aus dem Jahr 2020 dem Zusammenhang von Nachhaltigkeits- und Digitalisierungszielen und dem Binnenmarkt, einschließlich der sozialen Aspekte und des Zusammenhalts, nicht mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Unter anderem aus diesen Gründen bedauert es der EWSA, dass die Evaluierung 2020 nicht vor der Annahme der neuen Strategie abgeschlossen wurde. Dann hätten nämlich die Schlussfolgerungen der Evaluierung in die Konzipierung der neuen Strategie einfließen können.
- 3.15 Der EWSA bedauert, dass die Probleme und Verzögerungen bei der Umsetzung der TEN-V, insbesondere der Kernnetzkorridore, in der Evaluierung nicht angemessen angesprochen wurden.
- 3.16 Der EWSA weist darauf hin, dass die Unterstützung der Zivilgesellschaft und der Interessenträger gewonnen werden muss, auch durch einen partizipatorischen Dialog, wie in der Stellungnahme des EWSA von 2012 empfohlen. Ein breites Verständnis und eine breite Akzeptanz der Ziele der Strategie werden erheblich zu ihrem Erfolg beitragen.

4. Besondere Bemerkungen

- 4.1 Der Ausschuss unterstützt auch weiterhin das TEN-V-Programm. Der EWSA hat sich bereits in der Vergangenheit für Investitionen in eine moderne und zukunftsgerechte Infrastruktur im

Rahmen des Grünen Deals eingesetzt und wird dies auch künftig tun.² Der Ausschuss unterstützt auch weiterhin das TEN-V-Programm. Darüber hinaus empfiehlt der Ausschuss, direkten Verbindungen zwischen Drehkreuz-Flughäfen und dem Hochgeschwindigkeitsschienennetz Vorrang einzuräumen, die existieren müssen, bevor das Verbot von Kurzstreckenflügen überhaupt erwogen werden kann.

- 4.2 Der EWSA bekräftigt seine Unterstützung für die Schaffung und Umsetzung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme TEN/697 und vor dem Hintergrund der Krise fordert der Ausschuss die Mitgliedstaaten und alle Luftverkehrsakteure auf, die vollständige und rasche Umsetzung der ehrgeizigen Ziele der EU in Bezug auf Sicherheit, Rentabilität, Kapazität und Nachhaltigkeit im europäischen Luftverkehr zu ermöglichen.
- 4.3 Was die Schiene betrifft, so hat sich die Europäische Kommission in ihrer Verkehrspolitik bisher vor allem auf den Wettbewerb innerhalb der Bahnbranche konzentriert, statt konsequent die umweltpolitischen Ziele aus dem Weißbuch Verkehr zu verfolgen. Der EWSA betont, dass integrierte Bahnsysteme eine gerechte Zuweisung genauso garantieren können wie nichtintegrierte Systeme. Die Entflechtung hatte in den einzelnen Mitgliedstaaten je nach Zustand der Infrastruktur, Qualität und Größe der Fahrzeugflotte und dem Entflechtungsmodell unterschiedliche Auswirkungen. Die Wettbewerbsfähigkeit neuer privater Verkehrsunternehmen stützt sich häufig auf ein niedriges Niveau der Arbeitsbedingungen. Ein Einheitsmodell für die Schiene ist nicht gut – berücksichtigt werden sollten geografische Besonderheiten, Reichweite des Modells, Trassenführung sowie die Art des Betriebs des Güter- und Personenverkehrs.
- 4.4 Die beträchtlichen Summen, die zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 und der Senkung der Treibhausgasemissionen um mindestens die Hälfte bis 2030 aufgewandt werden sollen, werden den Verkehrssektor wahrscheinlich tiefgreifend verändern. Der EWSA spricht sich für die Einrichtung eines Fonds für einen gerechten Übergang im Verkehrssektor aus, mit dem die Beschäftigten und die überwiegend kleineren Unternehmen der Branche konkret unterstützt werden.
- 4.5 Seit 2011 wurden Fortschritte im sozialen Bereich erzielt, insbesondere mit der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens der IAO von 2006. Diese Mindestvorschriften können den betroffenen Arbeitnehmern jedoch keine Arbeitsbedingungen garantieren, die den Ambitionen des europäischen Projekts gerecht werden. Da das Projekt einer europäischen

² Stellungnahme des EWSA zum Thema „Nachhaltige Entwicklung der EU-Verkehrspolitik und TEN-V-Planung“ (Sondierungsstellungnahme), [ABl. C 248 vom 25.8.2011, S. 31](#) (TEN/446).

Flagge aufgegeben worden ist, fordert der EWSA die Europäische Kommission auf, ihre Anstrengungen in Bezug auf die Harmonisierung der Sozialstandards im EU-Binnenverkehr fortzusetzen und dabei auch die Notwendigkeit gleicher Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene in diesem Bereich zu berücksichtigen.

- 4.6 In Bezug auf die Einrichtung eines Schiffsregisters und einer europäischen Flagge stellt der EWSA fest, dass in der Evaluierung aus verschiedenen und komplexen Gründen nicht darauf eingegangen wird, warum dem Projekt kein Erfolg beschieden war.
- 4.7 Was die europäische Forschungs-, Innovations- und Einführungsstrategie für den Verkehr betrifft, so erfordern die neuen Ziele des europäischen Grünen Deals wirksame Wege für die effiziente Nutzung der Ressourcen sowie ein besseres Zusammenwirken der verschiedenen Akteure des Sektors.
- 4.8 Der Ausschuss verweist auf seine Stellungnahme von 2011 zu den sozialen Aspekten der europäischen Verkehrspolitik, in der er anregt, *„Frauen und junge Arbeitskräfte für Verkehrsberufe zu gewinnen, und zwar durch Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsplatzqualität, der Arbeitsbedingungen, der Aus- und Weiterbildung, der Investitionen in das lebenslange Lernen, Maßnahmen zur Verbesserung der Aufstiegschancen, des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit am Arbeitsplatz sowie zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei allen Verkehrsträgern“*.³
- 4.9 Der Ausschuss betont erneut, dass eine Beobachtungsstelle für Sozial-, Beschäftigungs- und Ausbildungsfragen im Verkehrssektor eingerichtet werden sollte. Es müssen Anreize für die Einhaltung von Qualitätsstandards im gesamten Verkehrssektor geschaffen werden.
- 4.10 In seiner Stellungnahme von 2011 hatte der EWSA betont, dass *„die soziale Dimension in dem Fahrplan [insgesamt] zu kurz [kommt]“*. Dieselbe Feststellung trifft der Ausschuss in Bezug auf die Evaluierung. Aus Sicht des EWSA ist eine sozialpolitische Evaluierung, die im Zusammenhang mit der Forderung nach der Einrichtung einer Beobachtungsstelle für soziale Fragen, wie in vorhergehenden Ziffer dargelegt, zu sehen ist, von vorrangiger Bedeutung. Die Entwicklungen und deren Tempo, die dem Sektor abverlangt werden, werden zwangsläufig eine Belastung für die Organisationen und die darin tätigen Menschen darstellen.

³ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Die Auswirkungen der EU-Politik auf Beschäftigungschancen, Ausbildungsbedarf und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrsgewerbe“ (Sondierungsstellungnahme), [ABl. C 248 vom 25.8.2011, S. 22](#) (CESE 1006/2011).

- 4.11 Die Gesundheitskrise und der Aufschwung des Internethandels mit Lieferung nach Haus oder in die Nähe des Kunden haben die individuelle Beförderung von Waren, vor allem in den Städten, zunehmen lassen. Diese Beschleunigung der Verteilung trägt zur Verkehrsüberlastung und zur Verschmutzung in den Städten bei und wirft wie im Bereich der Energie die Frage der letzten Meile auf. Diese Art des Konsums bringt zunehmende Herausforderungen mit sich, was die noch raschere Ergreifung von Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, vor allem in dicht besiedelten Gebieten, erforderlich macht.
- 4.12 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass im Bereich der Elektrofahrzeuge Fortschritte erzielt werden, dass die Situation in den einzelnen Ländern der Union jedoch höchst unterschiedlich ist. Diese Fortschritte, die im wesentlichen auf die Rechtsvorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten zurückzuführen sind, erfordern eine gewisse Infrastruktur und werfen Fragen der Standardisierung auf. Der Ausschuss hat sich bereits in seiner einschlägigen Stellungnahme⁴ vorbehaltlos für Anstrengungen zur Entwicklung von Elektrofahrzeugen ausgesprochen. Er begrüßt den Einsatz CO₂-freier Energieträger, der jedoch mit Umsicht erfolgen sollte.
- 4.13 Der EWSA stellt fest, dass sich das Weißbuch hauptsächlich mit technischer Innovation befasst und andere wichtige Aspekte nachhaltiger Mobilitätsstrategien außer Acht lässt, die auch innovativ sein können (z. B. weiche Maßnahmen und soziale Innovation wie neue Konzepte für Planung, Bürgerbeteiligung, innovative Sensibilisierungsmaßnahmen usw.). Nötig ist deshalb ein umfassenderes Verständnis des Begriffs Innovation.
- 4.14 Obwohl der nichtmotorisierte Verkehr 2011 Erwähnung fand, wird er nach wie vor nicht ausreichend und kohärent gefördert. Viele Städte investieren in die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (z. B. über EFRE-Programme). Die Europäische Union verfügt derzeit jedoch weder über eine Strategie noch über die Verwaltungs- und Managementkapazitäten, um diesen Bereich umfassend, übergreifend und integriert anzugehen. Der EWSA verweist auf seine Stellungnahme zum erheblichen potenziellen gesundheitlichen Nutzen aktiver Formen des Verkehrs wie Radfahren und Zufußgehen in Europa, in der gezielt kleine Maßnahmen vorgeschlagen wurden, um den Rad- und Fußgängerverkehr mit Blick auf den Nutzen für die Gesundheit und die Zugänglichkeit für die EU-Bürger zu fördern. Der EWSA schlägt deshalb vor, eine EU-Strategie für den nichtmotorisierten Verkehr zu entwickeln, die zu konkreten Maßnahmen der EU in den Bereichen strategische Planung, Entwicklung von Konzepten und Investitionen in Fahrräder und das Zufußgehen führt.

⁴ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Hin zu einer starken Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen“ (Sondierungsstellungnahme), [ABl. C 44 vom 11.2.2011, S. 47](#) (CESE 989/2010).

- 4.15 Seit der Veröffentlichung der Leitlinien für den Plan für nachhaltige städtische Mobilität im Jahr 2013 hat die Kommission Hunderten von Städten in ganz Europa EU-Mittel zur Verfügung gestellt (z. B. CIVITAS-Initiative), um eine ausgewogene und integrierte Entwicklung nachhaltiger städtischer Verkehrsträger zu gewährleisten. Davon zeugt die beeindruckende und wirkungsvolle Einführung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität in Europa. Wichtig ist, dass dabei ein partizipatorischer Ansatz verfolgt wird, bei dem die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen. Eine umfassende nachhaltige Planung der städtischen Mobilität hat sich als wirksames Mittel zur Bewältigung der Herausforderungen in den Bereichen Klima, Energie und Umwelt erwiesen. Der EWSA plädiert für eine europäische Initiative zur Schaffung nationaler Rahmen in den EU-Ländern für die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität als wichtigste strategische Instrumente für die Planung der Mobilität in der Stadt.
- 4.16 In Bezug auf Kommunikation und Wissenstransfer zur Mobilität in der Stadt nimmt der EWSA die hervorragende Arbeit zur Kenntnis, die mit der Einrichtung des Portals ELTIS im Jahr 2014 geleistet wurde. Damit wurde eine Beobachtungsstelle für urbane Mobilität geschaffen, die Trends und gute Beispiele bekannt macht.
- 4.17 Die Maßnahmen für eine Pkw-Maut und Zugangsregelungen für Fahrzeuge im städtischen Raum sind in Europa nach wie vor nicht allgemein akzeptiert. Im Weißbuch heißt es, dass die überlastungsbedingten Kosten bis 2050 um rund 50 % steigen werden und dass die bestehenden Regelungen zur Pkw-Maut geprüft werden müssen, wobei Anreize für die Mitgliedstaaten geschaffen werden sollten, die im Rahmen von Pilotprojekten an solchen Leitlinien ausgerichtete Regelungen einführen. Den öffentlichen Verkehr und die nicht-motorisierte Mobilität zu fördern und dafür zu werben, könnte eine Lösung sein.
- 4.18 Das Weißbuch sah die zunehmende Entwicklung alternativer Kraftstoffe (Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge) als Beitrag zur Ökologisierung des Verkehrs vor. Obwohl in den letzten zehn Jahren bei der Herstellung alternativer Kraftstoffe Verbesserungen und Wachstum zu verzeichnen waren, stammten 2018 nur 33 % des Stroms in der EU aus erneuerbaren Energiequellen. Der EWSA ist daher der Auffassung, dass die Fahrzeugemissionen und ihr CO₂-Fußabdruck über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg gemessen werden sollten. Zudem wird die Ersetzung von Verbrennungsmotoren durch Elektroautos nichts an der Verkehrsüberlastung in unseren Städten ändern.

Brüssel, den 9. Juni 2021

Christa SCHWENG
Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
