

# Newsletter

Januar – Februar 2021

---

|      |   |          |
|------|---|----------|
| I.   | <b>Portugiesische Ratspräsidentschaft .....</b>                         | <b>1</b> |
| II.  | <b>EPRS: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität .....</b> | <b>1</b> |
| III. | <b>Studie: Flottenelektrifizierung.....</b>                             | <b>2</b> |
| IV.  | <b>COVID-19 und Individualverkehr.....</b>                              | <b>3</b> |
| V.   | <b>Kalender .....</b>   | <b>5</b> |



## Portugiesische Ratspräsidentschaft

---

Am 1. Januar 2021 hat Portugal die Ratspräsidentschaft der Europäischen Union für die nächsten sechs Monate übernommen. Unter dem Motto „Zeit zu liefern: ein gerechter, grüner und digitaler Aufschwung“ übernimmt Portugal diese Präsidentschaft mit drei selbst definierten Prioritäten: (a) einen Aufschwung zu fördern, der vom Klima und der digitalen Transformation profitiert; (b) die Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte als unverwechselbares Element zur Sicherstellung eines fairen und inklusiven Klima- und digitalen Übergangs voranzutreiben; und (c) die Autonomie Europas zu stärken und gleichzeitig weltoffen zu bleiben, eine führende Rolle im Klimaschutz zu übernehmen und eine digitale Transformation im Dienste der Menschen zu fördern.

Wie aber in jedem relevanten Bereich, wird auch im Verkehrs- und Mobilitätsbereich die Bekämpfung und Erholung von der COVID-19-Pandemie vorrangig sein. Folglich betont Portugal, dass jenen Initiativen Vorrang eingeräumt werden, die Fahrgästen, Arbeitnehmern und Unternehmen des Sektors helfen, sich von den Auswirkungen von COVID-19 zu erholen, und die dazu beitragen, den Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehr wiederherzustellen. Es soll sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Unterstützung der Erholung auch zur Modernisierung und Nachhaltigkeit des Sektors beitragen.

Zusätzlich zu diesen Notfallmaßnahmen wird sich auf Initiativen konzentriert, die zu einer strukturellen Stärkung des Verkehrssystems der Union beitragen. Klarer Fokus soll auf der Schiene liegen. Im März plant Portugal in Lissabon das Europäische Jahr der Schiene zu eröffnen, um Maßnahmen weiter zu diskutieren, die die Schieneninfrastruktur in die Lage versetzen, zur Dekarbonisierung, Modernisierung und Sicherheit des Verkehrs beizutragen. Neben der Förderung der Attraktivität der Schiene für den Transport von Menschen und Gütern wird die Intermodalität

mit dem Seeverkehr durch kommerzielle Häfen und eine bessere Bereitstellung von Dienstleistungen und Informationen gefördert werden.

Was das transeuropäische Verkehrsnetz betrifft, so werden die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 und die Verdichtung innerhalb der Union vorangetrieben werden, insbesondere durch eine größere Kapazität in den Randgebieten und eine bessere Anbindung der Regionen in äußerster Randlage. Gemeinsam mit der Europäischen Kommission sollen im Juni in Lissabon die Tage des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) 2021 ausgerichtet werden.

Zum Thema Mobilitätsdaten hat die portugiesische Präsidentschaft bisher nur herausgestellt, dass das Vertrauen in Verkehrsdienstleistungen unter anderem von einem angemessenen Schutz der Daten der Nutzer abhängt.

### Weitere Links:

- [Programm der portugiesischen Ratspräsidentschaft](#)

## EPRS: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

---

Am 20. Januar 2021 veröffentlichte der Europäische Parlamentarische Forschungsdienst (EPRS) ein Briefing zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission. Das Dokument skizziert die Strategie, erläutert die Reaktionen einiger Stakeholder und gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Am 9. Dezember 2020 legte die Kommission die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vor, in der die geplanten Schritte zur Umgestaltung des EU-Verkehrssystems im Einklang mit den Ambitionen des europäischen Green Deal und den Zielen der digitalen Strategie der EU dargelegt werden. Die Mobilitätsstrategie wird durch einen Aktionsplan ergänzt, der 82 Initiativen in zehn zentralen Handlungsfeldern („Flaggschiffe“) mit konkreten Maßnahmen auflistet, die in den nächsten vier Jahren

verabschiedet werden sollen. Die Kommission hat daher eine Strategie vorgeschlagen, die skizziert, wie sie den EU-Verkehrssektor umgestalten und mit dem europäischen Green Deal in Einklang bringen will, indem sie ihn grün, digital und widerstandsfähig macht. Bis zum Jahr 2050 erwartet die Kommission, dass in der EU fast alle Autos, Kleintransporter, Busse und neuen Lkw emissionsfrei sein werden, dass sich der Schienengüterverkehr verdoppelt und der Hochgeschwindigkeitsverkehr verdreifacht, während das multimodale transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) voll funktionsfähig sein und damit Hochgeschwindigkeitsverbindungen gewährleisten soll. Die Kommission will dies erreichen, indem sie die bestehenden Vorschriften verschärft, neue Rechtsvorschriften vorschlägt und Unterstützungsmaßnahmen und Anleitungen bereitstellt.

Im Straßenverkehr will die Kommission die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw und Transporter sowie für Lkw und Busse weiter verschärfen. Sie will strengere Luftschadstoff-Emissionsstandards (Euro 7) für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vorschlagen, ohne jedoch ein Enddatum für den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotor in Europa zu nennen. Sie beabsichtigt, die Richtlinie zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu überarbeiten und die Verfügbarkeit von Strom und Wasserstoff durch die Einrichtung von mehr Ladestationen für Fahrzeuge zu fördern. Zu den Maßnahmen, die die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen ankurbeln sollen, gehören nicht nur die Bepreisung von Kohlenstoff, die Besteuerung, die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und die Änderung der Vorschriften für Gewichte und Abmessungen, sondern auch Maßnahmen, die die Einführung dieser Fahrzeuge in Firmen- und Stadtflotten unterstützen.

Während Interessenvertreter des Verkehrssektors Teile der Strategie als Schritte in die richtige Richtung begrüßt haben, wurden Bedenken über die hohen Ambitionen des Textes und den Mangel an konkreten Elementen geäußert. Die europäischen Automobilhersteller (ACEA) warnten, dass das Ziel, bis 2030 30

Millionen emissionsfreie Autos auf den Straßen der EU zu haben, „weit von der heutigen Realität entfernt“ sei und nicht mit dem Anspruch einhergehe, eine ausreichende Ladeinfrastruktur aufzubauen. Die Straßentransportindustrie (IRU) warnte, dass die Strategie, die auf einem Ansatz basiert, der nur die Auspuffemissionen misst, die Kohlenstoffneutralität nicht erreichen wird. Sie riskiert auch, den Busverkehr zu zerstören, den sie als die bei weitem grünste und inklusivste Form des Transports ansehen. Ihrer Ansicht nach muss die Politik auf dem „Well-to-Wheel“-Prinzip basieren und alle Kraftstoffalternativen zu Diesel werden in den kommenden Jahrzehnten benötigt.

Die Kommission soll 2021 damit beginnen, die geplanten Maßnahmen vorzuschlagen. Es bleibt abzuwarten, inwieweit, mit welchen Änderungen und wie schnell sie angenommen und dann von den EU-Mitgliedstaaten umgesetzt werden und die Verkehrstransformation für die kommenden Jahre prägen.

#### Weitere Links:

- [EPRS Briefing](#)
- [EAC: Mit alternativen Antrieben quer durch Europa](#)

## Studie: Flottenelektrifizierung

Laut einer neuen Studie der Industriegruppe Eurelectric und Ernst & Young (EY) würde die Elektrifizierung öffentlicher und privater Fuhrparks rund die Hälfte aller Straßenverkehrsemissionen in Europa einsparen. Dies wäre ein wichtiger Impuls für das Klimaziel der EU und würde die saubere Mobilität in Europa revolutionieren. Der Straßenverkehr ist für fast ein Viertel der gesamten europäischen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Wenn diese jährlich um 10 Prozent gesenkt werden, hat Europa eine sehr gute Chance, sein Ziel für 2030 zu erreichen und den Weg für eine 90-prozentige Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 zu ebnen. E-Mobilität, gespeist durch kohlenstoffneutrale und erneuerbare Energie, kann der Schlüssel

dazu sein. Kunden, ob Privat- oder Firmenkunden, können beginnen, den Wert eines E-Fahrzeugs gegenüber einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zu verstehen. Allerdings gibt es bestimmte Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen:

Autohersteller müssen die Produktion von E-Fahrzeugen hochfahren, die Anschaffungskosten senken und die Verfügbarkeit, Auswahl und Reichweite der Fahrzeuge verbessern. Die Europäische Kommission fordert, dass bis 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Pkw und 80.000 emissionsfreie Lkw in Betrieb sind. Um Anreize für Investitionen in die Infrastruktur zu schaffen, damit sich Plug-in-Fahrzeuge durchsetzen können, werden sowohl Standards für die Hardware (Stecker und Kabel) als auch für die Kommunikationssoftware benötigt. Gemeinsame Standards für Aufladelösungen werden das Fahrerlebnis weiter verbessern und die Notwendigkeit eines Sortiments von Kabeln und Adaptern beseitigen. Ein weiterer von der Gruppe angesprochener Punkt ist die Priorisierung von Flotten. Die Priorisierung des Flottensegments wird die größte und schnellste Gesamtwirkung sichern. Flotten machen 20 Prozent der gesamten Fahrzeuge in Europa aus, legen aber unverhältnismäßig mehr Kilometer zurück und stoßen unverhältnismäßig mehr Kohlendioxid aus. Die Erkenntnisse aus dem Fuhrpark und der daraus resultierende Wert sind auf andere Segmente übertragbar, die sich im Wandel befinden.

Parallel zur Einführung von Elektrofahrzeugen wird ein unterstützendes Ökosystem heranwachsen. Die Gruppe geht davon aus, dass es für die Ersten, die sich an der E-Mobilität beteiligen und den Kunden den Umstieg auf Elektrofahrzeuge aktiv erleichtern, einen erheblichen kommerziellen Wert freisetzen wird. Noch wichtiger ist die Digitalisierung. Die Digitalisierung wird zu einem unverzichtbaren Treiber für die Modernisierung des gesamten Systems, um es nahtlos und effizienter zu machen und gleichzeitig die Emissionen weiter zu reduzieren. Schließlich fordert die Gruppe eine Beschleunigung des Übergangs. Je schneller

die E-Mobilität Einzug hält, desto eher können wir die Synergien zwischen dem Energie- und dem Transportsektor nutzen. Je größer der ökologische und gesellschaftliche Wert ist, den wir freisetzen, desto eher erreichen wir unsere langfristigen Dekarbonisierungsziele.

Weitere Links:

- [Eurelectric & EY: Accelerating fleet electrification in Europe](#)

## COVID-19 und Individualverkehr

Noch im Dezember letzten Jahres hat die europäische Verbraucherschutzorganisation BEUC eine „Schnappschuss-Studie“ veröffentlicht, welche mithilfe einer Umfrage in elf europäischen Ländern (11.273 Verbraucher) die Mobilitätsgewohnheiten vor COVID-19 mit denen im Oktober 2020 vergleicht. Die Studie zeigt, dass die Menschen in den Ländern erwarten, dass sie nach der Pandemie individuelle Transportmittel (Fahrrad, Auto) und mehr lokale Reisen bevorzugen.

Eine Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten ist am stärksten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ausgeprägt, wo ein deutlicher Rückgang (10 Prozentpunkte) bei der wöchentlichen Nutzung zu verzeichnen ist. Öffentliche Verkehrsmittel (68 Prozent) und Fernbusse/Busbahnhöfe (67 Prozent) erzielen die höchsten Werte bei der Verunsicherung hinsichtlich der COVID-19-Kontamination. Es folgen Züge/Bahnhöfe und Flüge/Flughäfen (jeweils 61 Prozent).

Auch zwei kürzlich veröffentlichte Studie der Unternehmensberatung Capgemini zeigen diesen Trend hin zur Individualmobilität. Laut einer Umfrage von ebenfalls knapp 11.000 Verbrauchern bevorzugen 87 Prozent der Verbraucher weltweit die Nutzung eines privaten Fahrzeugs, um sicher unterwegs zu sein. Zu Beginn der Pandemie waren es noch 57 Prozent. Im direkten Vergleich mit öffentlichen Alternativen antworteten zudem rund 78 Prozent der Befragten, dass sie ihr eigenes Fahrzeug den öffentlichen Verkehrsmitteln vorziehen. 72

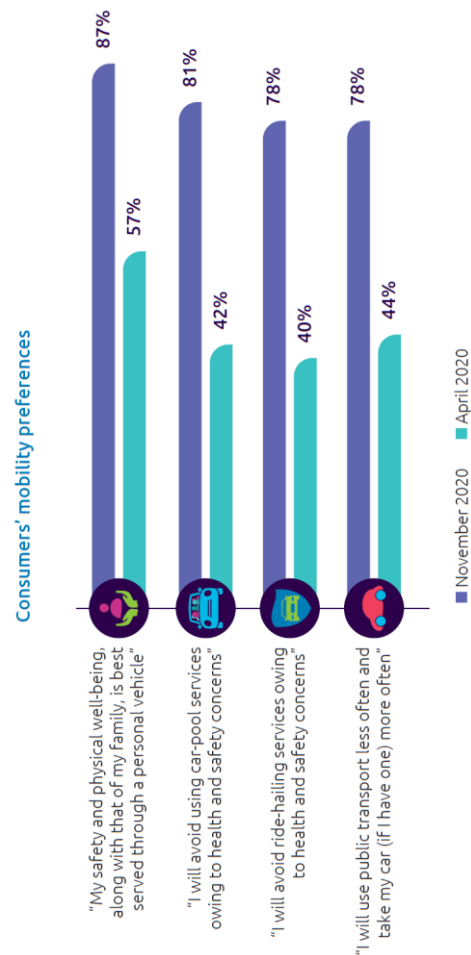
Prozent gaben an, dass sie es mehr als vor der Pandemie schätzen, jederzeit auf ein eigenes Fahrzeug zurückgreifen zu können. Dies spiegelt sich auch in den Autokäufen wider. Seit April stieg in Deutschland der Anteil der Befragten, die in den nächsten 12 Monaten ein eigenes Auto kaufen möchten von 35 auf 46 Prozent.

Der öffentliche Nah- und Fernverkehr wurde im Zuge der Pandemie vielerorts reduziert und ausgesetzt, zudem gilt er durch die zwangsläufig höhere Personendichte als riskant. „Was bleibt, ist der Individualverkehr, also der Rückgriff auf das Auto, Motorrad, Fahrrad oder Zu-Fuß-Gehen.“, stellte EAC Präsident Bernd Opolka im April eindeutig fest und betonte, „Individualmobilität ist heute mehr denn je unverzichtbar. Für die zwingend notwendige Mobilität, wie etwa für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder Arztbesuch, gibt es oftmals für das eigene Auto keine Alternative, die gleichermaßen geeignet und zweckdienlich ist. Man ist allein unterwegs und kann die relativ überschaubare Ansteckungsgefahr, wie etwa beim Laden oder Tanken, durch die Einhaltung der bekannten Hygienevorschriften auf das Minimum senken.“ Es bleibt allerdings abzuwarten, inwiefern dieser Trend sich nach der Pandemie fortsetzt.

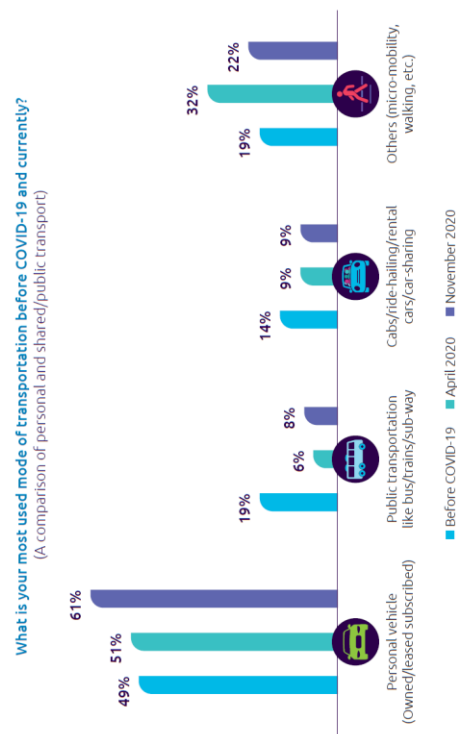
Dass der Individualverkehr eine signifikante Rolle einnimmt, steht außer Frage. Allerdings wird die Zukunft des privaten Autos auch von der Geschwindigkeit der Einführung alternativer Antriebe abhängen, denn Klimaziele und Individualverkehr sind nur vereinbar, wenn Verbrennungsmotoren mittelfristig verschwinden. Gerade in urbanen Regionen muss zudem der öffentliche Nahverkehr stärker denn je forciert werden. Intermodalität ist unabdingbar in schon heute völlig überlasteten und verschmutzten Innenstädten.

**Weitere Links:**

- [EAC Pressemitteilung: Mobilität während der Pandemie: Individuell, flexibel und weniger riskant unterwegs im Auto](#)
- [BEUC: Mobility habits following COVID-19](#)
- [Capgemini: COVID-19 and the automotive consumer](#)
- [Capgemini: Shifting Gears](#)



Quelle: Capgemini Research Institute, Consumer Behavior Survey, October 27–November 5, 2020, N=10,094 consumers



Quelle: Capgemini Research Institute, Consumer Behavior Survey, October 27–November 5, 2020, N=10,094 consumers. Micro-mobility includes e-bikes, cycles, e-scooters, etc..

### Sitzungsdaten

#### Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 03/06/2021

Rat für Wettbewerb 25/02/2021

Rat für Justiz und Inneres 11/03/2021

Rat für Umwelt 18/03/2021

Plenum 08-11/03/2021 (Agenda)

#### Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 24-25/02/2021 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 22-23/02/2021 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 24/02/2021 (Agenda, tba)

Verkehr (TRAN) 24-25/02/2021 (Agenda, tba)

### **EAC (intern)**

(Hybrid-)Mitgliederversammlung in Berlin 23/03/2021