



HANSE-OFFICE

Das EU Transport White Paper und seine Bedeutung für nachhaltige Mobilität

Dr. Lars Friedrichsen – Hanse-Office Brüssel





**Wilhelm
Haferkamp**
(1923 – 1995)

- **gegründet 1985 durch Wilhelm Haferkamp als Hamburger Informationsbüro**
- **Niedersachsen für kurze Zeit beteiligt**
- **Ab 1987 in integrierter Struktur Hamburg/Schleswig-Holstein**
- **Seit 1991 sind alle Bundesländer in Brüssel vertreten**



HANSE-OFFICE

Struktur des Hanse-Office

2 Leiter

8 Referentinnen und Referenten:

- Wirtschaft, Hafen, Luftfahrtindustrie (FHH)
- Verkehrspolitik und Stadtentwicklung (FHH)
- Wissenschaft/Forschung, Gesundheit (FHH)
- Finanzen und Haushalt (FHH)
- Regionalpolitik, Soziales, Erweiterung (S-H)
- Innen- und Rechtspolitik, Medien, AdR (S-H)
- Energie, Fischerei, Meerespolitik, Bildung, Kultur (S-H)
- Umwelt und Landwirtschaft (S-H)

5 Ortskräfte

2-4 Praktikanten/Hospitanten/RzAs



Mehr Wachstum, aber wie?

Am 23. Mai trafen sich die 27 EU-Staats- und Regierungschefs bei einem informellen Abendessen zu einem Sondertreffen in Brüssel. Inoffiziell drehte sich das Treffen um die Frage, wie der Fiskalpak durch ein Wachstumspaket ergänzt werden kann. Obwohl sich alle Beteiligten einig waren, dass wirtschaftliches Wachstum gefördert und neue Arbeitsplätze geschaffen werden müssen, gab es völlig unterschiedliche Auffassungen darüber, wie dieses Ziel am besten zu erreichen ist.

Es war der erste Auftritt des neuen französischen Staatspräsidenten François Hollande auf europäischer Bühne, und er wusste ihn geschickt für seine Ziele zu nutzen. Wie schon während seines Antrittsbesuchs bei Bundeskanzlerin Angela Merkel am 15. Mai in Berlin bekräftigte Hollande seine Forderung, den Fiskalpak nachzuverhandeln und um eine Wachstumskomponente zu ergänzen. „Wachstum darf keine Worthölse bleiben“, sagte Hollande, „es müsse auch in der Realität zu spüren sein“. Dementsprechend forderte er mehr Investitionen und eine verstärkte Nutzung von Strukturfonds sowie gemeinsame Anleihen, die sog. Eurobonds. Genau diese Forderung lehnte Merkel erneut strikt ab, weil Eurobonds den Reformdruck auf Krisenländer verringerten. Solange es keine gemeinsame Fiskalpolitik in Europa gebe, seien gemeinsame Anleihen nicht der richtige Weg, um Europa neue Wachstumsimpulse zu verleihen. Zudem ist die Bundesregierung der Meinung, dass Eurobonds gegen das EU-Gemeinschaftsrecht verstoßen.

Die beiden größten Volkswirtschaften der EU sind sich also in der Frage, wie Europa aus der Schulden- und Finanzkrise geführt werden kann, nicht einig. Dabei zeigte sich auf dem Sondertreffen, dass die ganze Union in der Frage der Eurobonds gespalten ist. So standen an Hollands Seite u. a. Italien, Belgien und Irland, während das Lager um Merkel insbesondere die nord- und osteuropäischen MS umfasste. Bei allen unterschiedlichen Ansichten demonstrierten die Bundeskanzlerin und der französische Präsident allerdings den Willen zur Zusammenarbeit. „Wir sehen Konsolidierung der Finanzen und Wachstum nicht als Gegensätze“, sagte Merkel, sondern vielmehr als „zwei Seiten einer Medaille“.

Zwar würden auf dem informellen Sondertreffen keine offiziellen Beschlüsse gefasst. Nichtsdestoweniger kamen die Staats- und Regierungschefs darin überein, die Europäische Zentralbank (EZB) mit mehr Kapital auszustatten, die EU-Strukturfonds gezielter in Krisenländern einzusetzen und Projektpakts für Infrastrukturvorhaben auszugeben. Außerdem ging von dem Gipfeltreffen die Botschaft aus, Griechenland in der Eurozone zu belassen, sofern es den eingegangenen Verpflichtungen nachkommt.

Es steht zu hoffen, dass die EU in der Wachstumsfrage mit einer einheitlichen Stimme spricht, wenn die Staats- und Regierungschefs auf dem regulären ER am 28. und 29. Juni formelle Beschlüsse zur Wachstums- und Konsolidierungspolitik fassen wollen.

► Einladung Sondertreffen (englisch) CM
► Pressemitteilung Barroso zum Sondertreffen (englisch)

Inhalt 06/2012

Mehr Wachstum, aber wie?	1
„Demokratie herrscht in Europa, wenn ich da bin.“	2
EU-Handelskommissar De Gucht besucht Hamburg.	2
Umweltpolitik/Infrastrukturpolitik	3
European Green Week – Hamburg Wasser in Brüssel	3
Auszeichnung für die Stiftung Naturschutz SH	4
Einigung über eine Pilotphase für Projektkonten	4
Verkehrspolitik/Umweltpolitik	5
Einigung über Revision der Schwefel-RL	5
Leitlinien für Straßenbenutzungsgebühren	5
Seeverkehr	6
Konultation zu Kartellrecht im Seeverkehr	6
Finanzen/Wirtschaftspolitik	6
KOM zu mehr Stabilität, Wachstum und Arbeitsplätzen	6
Beihilfeleitlinien zum EU-Emissionshandel	7
Modernisierung des EU-Beihilferechts	7
Kreativ Gesellschaft HH Teil der europäischen Plattform	8
Konultation zur Industriepolitik gestartet	8
Außenhandel/Meeres- und Fischereipolitik	9
EU und USA vereinbaren Handelsvereinfachungen	9
Europäischer Matfmier Tag in Göteborg	9
Beschäftigungs- und Sozialpolitik	10
KOM gegen Jugendarbeitslosigkeit angekündigt	10
EuGH zum Urlaubabgeltungsanspruch für Beamte	10
Justizpolitik/Verbraucherschutz/Gesundheitspolitik	11
EuGH: Ausweisung eines Unionbürgers	11
KOM: Neue Europäische Verbrauchertrends	11
Gesundheitsbezogene Angaben zu Lebensmitteln	11
Strengere Standards bei Anzeigmitteüberwachung	12
Medien und Informationsgesellschaft	12
Bericht über die audiovisuelle Mediendienste	12
Aus GD I/IFEO wird GD CO/INECT	13
Landwirtschaftspolitik	13
„Körnen von Tieren zur Lebensmittelherzeugung“	13
Kultur	13
Kulturhauptstadt Europas: Sonderburg mit Sanderfischland-Schleswig	13
Am Rande/Termine	14
Walter, der neurotische Wassereimer!	14
European Green Belt/Multioffliner in Brüssel	15
BSG Sommerseminar zu Verkehrsthemen	15
Our Blue Future	15
Service	16
Impressum	16

HANSE UMSCHAU 06/2012

EP-Präsident Schulz: „Demokratie herrscht in Europa, wenn ich da bin.“

Der Präsident des EP, Martin Schulz, besuchte am 10. Mai Hamburg. Im Rahmen seines Aufenthalts in der Freien und Hansestadt, der der Höhepunkt der diesjährigen Europa-Woche war, nahm Parlamentspräsident Schulz an einer Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft teil und verschaffte sich einen lebendigen Eindruck der Arbeit der Abgeordneten des Landesparlaments. Anschließend trug er sich ins Goldene Buch der Stadt ein, wobei er seinen Dank für die große Ehre, dort empfangen zu werden, zum Ausdruck brachte. In seinem Gespräch mit dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz, an dem auch Staatsrat Wolfgang Schmied, hamburgischer Bevollmächtigter für Europaangelegenheiten, teilnahm, ging es um die Zukunft der EU und Hamburgs Rolle bei der Überwindung der Staatsschuldenkrise, insbesondere auch um den Fiskalpak.



Hamburgs erster Bürgermeister Olaf Scholz und EP-Präsident Martin Schulz bei der Eintragung in das Goldene Buch der Freien und Hansestadt Hamburg

Während des folgenden Ortstermins im Hamburger Hafen informierte sich der Präsident des EP bei Wirtschaftssenator Frank Horch, dem Hamburger EP-Abgeordneten Knut Fleckenstein und hochrangigen Hafenvetreten über die aktuellen Herausforderungen für die Hafenwirtschaft. Im Mittelpunkt standen dabei Themen wie die Bedeutung des Hamburger Hafens als zweitgrößter Containerumschlagplatz Europas für die Wirtschaft des ganzen Kontinents und die Gefahren, die von einer Überregulierung seitens der EU für ihn ausgehen.

Am Abend seines Besuchs in Hamburg hielt Parlamentspräsident Schulz in der Bucofus Law School eine engagierte Rede zur Überwindung der Krise Europas. Anhand aktueller Entwicklungen in wichtigen EU-Politikfeldern verdeutlichte Schulz, warum er eine stärkere Integration Europas für dringend geboten hält: Im Bereich der Handelspolitik mache die ständig wachsende Konkurrenz anderer Weltregionen in Asien oder Amerika eine Bündelung der europäischen Kräfte in Wirtschaft und Wissenschaft notwendig. Die internationalen Verhandlungen zur Klimapolitik hätten gezeigt, dass sich Europa nur dann Gehör verschaffen könne, wenn es mit einer Stimme spreche. In der Finanzpolitik habe man in Europa zwar einen gemeinsamen Währungsraum gebildet, die Schaffung gemeinsamer wirtschaftspolitischer Managementinstru-

mente stehe aber noch aus. Hinsichtlich wachsender Migrationen forderte er schließlich, durch gemeinsame Anstrengungen in Europa zu verhindern, dass sich Migration künftig zu einem Krisengrund entwickeln könnte.

Parlamentspräsident Schulz zeigte sich überzeugt, dass in der EU zur Lösung dieser und weiterer Probleme eine bundestaatliche Ordnung geschaffen werden muss. Allerdings sieht er derzeit sowohl bei Politikern als auch in der Bevölkerung immer weniger Unterstützung für diesen Ansatz. Vielmehr macht er eine Tendenz zur Renationalisierung der Politik aus, die weiteren Fortschritten bei der Europäischen Integration entgegensteht. Nach einem Rückblick auf die Situation der Menschen in Europa im Jahr 1942 beendete Parlamentspräsident Schulz sein leidenschaftliches Plädoyer für die Fortsetzung des europäischen Einigungsprozesses mit der Warnung: „Wer Renationalisierung will, schafft den Raum für die Dämonen der Katastrophe.“

In der anschließenden Diskussion, die souverän von Jochen Bittner, dem ehemaligen ZBT-Korrespondenten in Brüssel, moderiert wurde, stellte sich EP-Präsident Schulz den kritischen Fragen Hamburger Studierenden, aber auch interessierter Bürgerinnen und Bürger. Dabei reichte das Themenspektrum von den Schwierigkeiten bei der Regierungsbildung in Griechenland über die Finanzierungsmöglichkeiten für Konjunkturmaßnahmen, die Erfolgsaussichten einer Finanzregulierung ohne die Einbeziehung des Finanzplatzes London und die Überlegungen zur Bündelung der militärischen Fähigkeiten Europas bis zur Rolle, die das Bundesverfassungsgericht den nationalen Parlamenten und dem EP im Kampf gegen die aktuelle Krise Europas beizumessen.

Am Ende der angeregten Diskussion stand schließlich die Frage, wie man mehr Rechte für das EP erkämpfen kann. Zur Stärkung der europäischen Demokratie und als Maßnahme gegen die in seinen Augen fortschreitende Entparlamentarisierung der EU kündigte Parlamentspräsident Schulz eine „Politik des besetzten Stuhls“ an: Bei den Verhandlungen der Staats- und Regierungschefs über den Fiskalpak wolle er künftig einfach am Verhandlungstisch sitzen bleiben, um die Belange des EP in die Diskussion einzubringen, weil das EP als EU-Organ formal kein Mitspracherecht bei Regelungen, die die Wirkung des Fiskalpakts außerhalb der EU-Verträge stehen, hat. Sein Amtsverständnis fasste der Präsident des EP selbstbewusst und pointiert folgendermaßen zusammen: „Demokratie herrscht in Europa, wenn ich da bin.“ Henrik Lesaar / CM

EU-Handelskommissar De Gucht besucht Hamburg

Am 11. Mai besuchte der EU-Handelskommissar Karel De Gucht die Freie und Hansestadt Hamburg. Anlass war die Eröffnung der 109. Jahresversammlung der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland, die sich in Hamburg mit der Zukunft des transatlantischen Handels befasste. In seiner Eröffnungsrede stellte Kommissar De Gucht die Frage in den Mittelpunkt, wie der transatlantische Handel in Zeiten anhaltender Abschwüchs und fehlender Wachstumsperspektive weiter gestärkt werden kann. Er verwies in



Rückblick: Weißbücher der letzten 20 Jahre

1992

Weißbuch zur Europäischen Verkehrspolitik

- Leitbild einer „auf Dauer tragbaren Mobilität“
- Öffnung des Verkehrsmarktes.
- Satellitensystem Galileo und das
- Europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz



HANSE-OFFICE

Rückblick: Weißbücher der letzten 20 Jahre

2001

Weißbuch Europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft

- Verlagerung des Fern- und des Luftverkehrs im Kurzstreckenbereich auf die Schiene,
- ausgewogenes Wachstum der Verkehrsträger
- Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Transport
- Zuweisung der tatsächlichen Kosten des Transports zu den jeweiligen Verkehrsträgern

Rückblick: Weißbücher der letzten 20 Jahre

2006

Halbzeitbilanz zum Weißbuch

- Optimierung des Potenzials der einzelnen Verkehrsträger
- Förderung der Komodalität, um die Ressourcen optimal einzusetzen.
- Förderung umweltfreundlicher Antriebstechniken sowie des Einsatzes von Verkehrsmitteln die umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter sind.



HANSE-OFFICE

Weißbuch Verkehr 2011



**„Fahrplan zu einem
einheitlichen europäischen
Verkehrsraum –
Hin zu einem
wettbewerbsorientierten
und ressourcenschonenden
Verkehrssystem“**

Analyse der aktuellen Situation

- Über 96 % des Energiebedarfs im EU-Verkehrssektor werden durch Öl und ölbezogene Produkte gedeckt.**

Quelle: Energy and Transport in Europe – Statistical Pocketbook 2010 (Energie und Verkehr in Europa – Statistisches Handbuch 2010)

- Europa deckt etwa 84 % seines Rohölbedarfs durch Importe. 2010 beliefen sich die EU-Ölimporte auf 210 Mrd. €.**

Quelle: Eurostat; eigene Berechnungen der Europäischen Kommission

- Zwischen 1990 und 2008 stiegen die Treibhausgasemissionen durch den Verkehrssektor, einschließlich derer des internationalen Luftverkehrs und des Seeverkehrs, um etwa 34 %. Im gleichen Zeitraum reduzierte die Energieindustrie ihre Emissionen um etwa 9 %.**

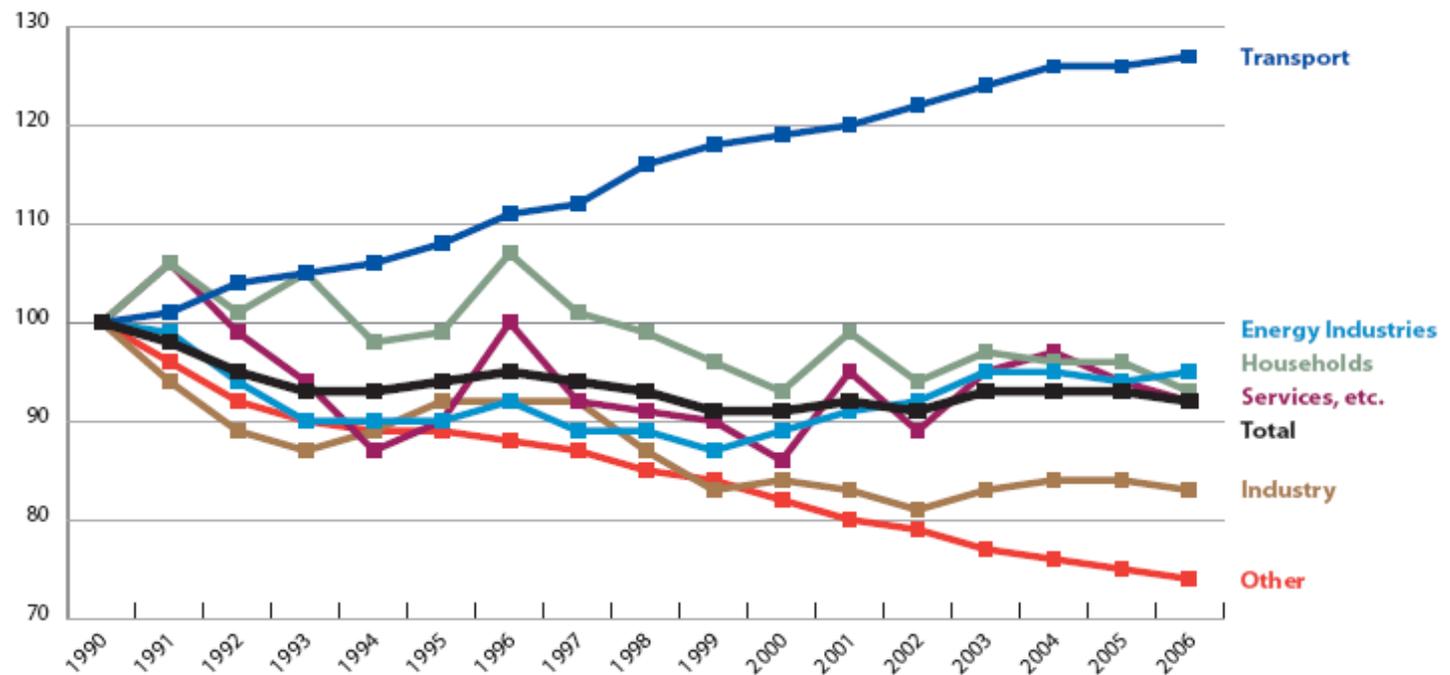
Quelle: Europäische Umweltagentur

- In der Verkehrsindustrie sind direkt über 10 Mio. Menschen beschäftigt. Das sind 4,5 % aller Erwerbstätigen, die 4,6 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) erwirtschaften. Die Herstellung von Beförderungsgüter steuert zu BIP und Beschäftigung weitere 1,7 % bzw. 1,5 % bei.**
 - Quelle: Eurostat
- Durchschnittlich 13,2 % des Einkommens der Haushalte werden für Transportgüter und -dienstleistungen ausgegeben**
 - Quelle: Eurostat
- Verkehrsstaus verursachen in Europa jedes Jahr Kosten von etwa 1 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP).**
- In London benötigen 20 % aller Pendler jeden Tag über 2 Stunden für ihren Arbeitsweg. Dies erhöht die Wochenarbeitszeit um einen Tag. In Deutschland beträgt die Fahrzeit bei 37 % aller Pendler pro Tag 1 Stunde.**
 - Quellen: Transport for London, 2009, Travel in London (Verkehr für London, 2009, Fortbewegung in London); Mobilität in Deutschland 2008

Der Verkehr verursacht etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen der EU.

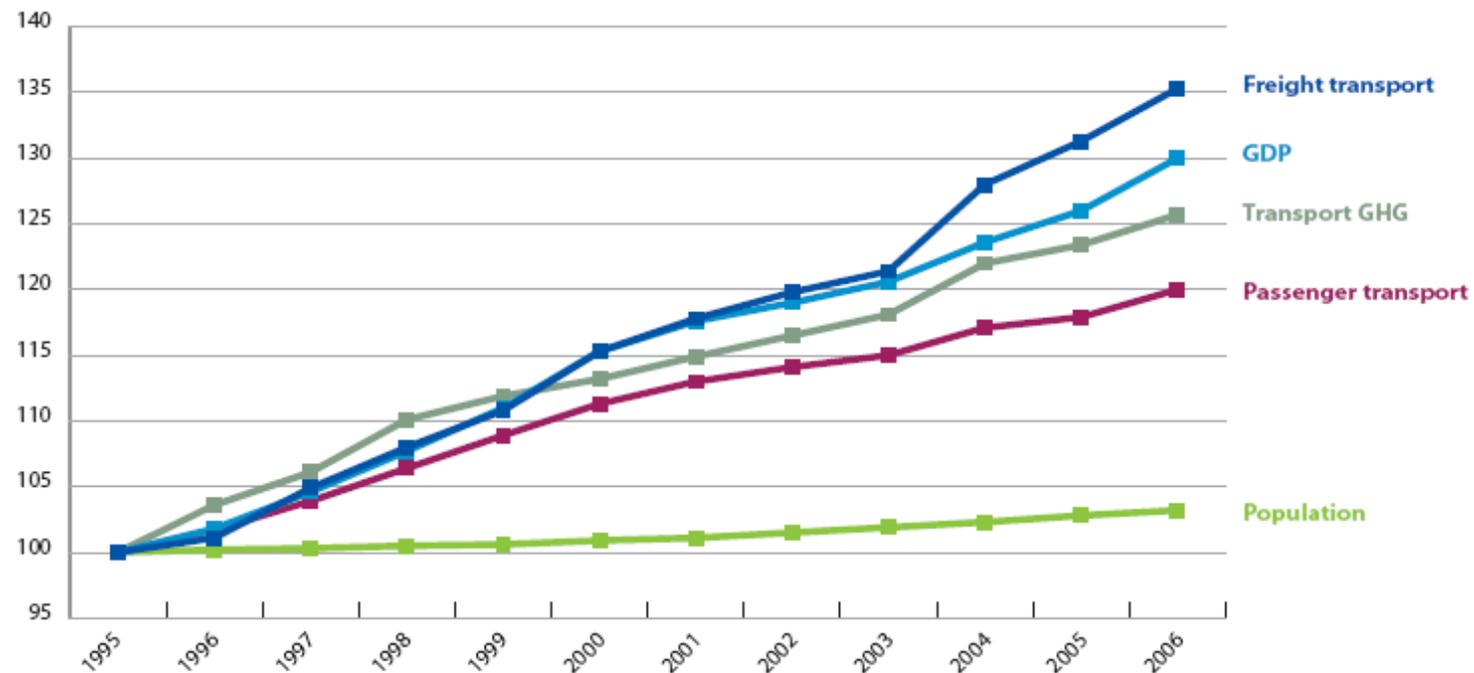
- 12,8 % entfallen dabei auf den Luftverkehr,**
- 13,5 % auf den Seeverkehr,**
- 0,7 % auf den Schienenverkehr,**
- 1,8 % auf die Binnenschifffahrt und**
- 71,3 % auf den Straßenverkehr (2008).**

Figure 3: GHG emissions in the EU-27, by sector (1990 = 100)



Source: EU energy and transport in figures — Statistical pocketbook 2009.

Figure 4: Evolution of GDP, population and GHG emissions from transport as well as freight and passenger transport demand in the EU-27 since 1995 (1995 = 100)



Source: EU energy and transport in figures — Statistical pocketbook 2009.

„Business as usual“

Geht alles seinen bisherigen Gang:

- Beträgt die Abhängigkeit vom Öl auch 2050 noch 90%**
- Sind nur ca. 10% erneuerbare Energiequellen im Transport im Einsatz**
- Der CO₂-Ausstoß läge noch einmal um 1/3 höher als 1990**
- Nach dem Referenzszenario würde der Anteil der CO₂-Emissionen aus dem EU Verkehrssektor an sämtlichen Emissionen der EU weiter steigen, und zwar bis 2030 auf 38 % und bis 2050 auf beinahe 50 %**
- Die überlastungsbedingten Kosten würden um 50% steigen (auf 200 Mrd. € jährlich)**

„Business as usual“

- Ohne eine Veränderung der Politik ist damit zu rechnen, dass die Verkehrstätigkeit insgesamt parallel zur Wirtschaftstätigkeit zunehmen wird.**
- Der Güterverkehr dürfte bis 2030 um etwa 40 % und bis 2050 um etwas mehr als 80 % zunehmen (im Vergleich zu 2005).**
- Das Wachstum beim Personenverkehr wäre etwas geringer (34 % bis 2030 und 51% bis 2050).**
- Der europäische Luftraum und die Flughäfen werden ebenfalls überlastet sein.**
- Bis 2020 wird erwartet, dass der Personenluftverkehr um mehr als 50 % und der Frachtluftverkehr um 125 % zunimmt.**

„Business as usual“

- Die Zugänglichkeit der Randgebiete würde sinken**
- Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärm stiegen**

(Die Zunahme des Verkehrsaufkommens würde bis 2050 zu einer Steigerung der lärmbedingten externen Kosten um etwa 20 Mrd. EUR (+40 %) und der unfallbedingten externen Kosten um 60 Mrd. EUR (+35%) führen.

Business as usual is no option!

- Als Schlussfolgerung ergibt sich, dass „business as usual“ keine gangbare Option ist.**
- die strengen Auflagen für die EU-Wirtschaft in Bezug auf CO₂-Emissionen würden nicht eingehalten und**
- die Bürger würden in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt und durch höhere Ausgaben für Güter und Dienstleistungen wirtschaftlich beeinträchtigt.**

Die Vision für 2050 daher ein integriertes, nachhaltiges und effizientes Mobilitätsnetz



Zentrale politische Vorgabe:

„Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option!“

und

**Reduzierung der Treibhausgase aus dem Verkehr bis
2050 um 60%!**

Zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem

Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme

- 1) Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030;
vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050;
Erreichung einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030**



„A European Strategy for clean and energy efficient vehicles“

KOM (2010) 186 endg. April 2010

- Maßnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes in allen Bereichen des Transports, aufbauend auf VO 443/2009**
(130g CO₂ 2012, 95 g bis 2020)
- Vergleichbare Maßnahmen im Bereich der Leichten Nutzfahrzeuge** VO 510/2011(175 g und 147 g 2020)
- Vorgabe bis 2020 10% erneuerbare Energien im Transport zu verwenden (Problem Nachhaltigkeit dieser Treibstoffe)**
- European Green Car Initiative (Konjunkturpaket 2008)**
- Forschungsmittel von jährlich ca. 100 Mio. € unter FP 7**
- (2009 108 Mio. € in 30 Projekte der Elektrifizierung, 2010 96 Mio. € größtenteils an Elektroprojekte, letzte Ausschreibung hierunter in 2012 , European Clean Transport Facility der EIB mit weiteren 8,6 Mrd. € Krediten)



HANSE-OFFICE



Teil der European Green Cars Initiative

Erfahrungsaustausch zwischen lokalen Initiativen und Modellregionen im Bereich der E-Mobilität

Ziel: Einheitliche Standards und Prozesse für Netze, Fahrzeuge, Ladestationen u.a.

Budget: 41,8 Mio. € davon 24,2 Mio. € aus EU-Mitteln

Maßnahmen zur Sicherung einer Infrastruktur einheitlicher Techniken für Elektromobilität:

- **Sicherheitsvorgaben bei der Fahrzeugtypenankennung (im UNECE Kontext)**



DIENSTAG, 29. MAI 2012, 17:27 UHR

Feuer nach Unfall im Elektroauto - 3 Tote

Peking – Ein tödlicher Unfall mit einem Elektroauto hat in China eine Diskussion über die Sicherheit von Batteriefahrzeugen ausgelöst. Der Fahrer und zwei Passagiere kamen in Shenzhen in Süchina bei einem Feuer in einem Elektrotaxi vom Typ E6 des chinesischen Autoproduzenten BYD ums Leben. Ein Sportwagen war aufgefahren. Der Hersteller führte das Feuer auf die Umstände der Kollision zurück, Der Unfall wirft gleichwohl einen Schatten auf die Pläne des aufstrebenden Herstellers, mit dem Daimler in einer Partnerschaft in der südchinesischen Metropole ein „Denza“ genanntes gemeinsames Elektroauto für den chinesischen Markt baut.

Chevrolet Volt Elektroauto Feuer nach Crashtest

5. Dezember 2011 20 Kommentare

f Empfehlen 6

Twittern 6

+1 0



Bildergalerie

24 Bilder

Mit großem Tamtam hatte General Motors sein erstes Elektroauto Chevrolet Volt auf die Straße geschickt. Doch der Wagen verkauft sich weniger gut als erhofft. Nun sind bei Crash-Tests auch noch Feuer ausgebrochen.

Für den US-Autoriesen General Motors sollte der **Chevrolet** Volt der ganz große Wurf werden. Als einer der ersten Hersteller überhaupt schickte der Konzern einen Elektrowagen in Großserie auf die Straße: den Chevrolet Volt und für Europa den weitgehend baugleichen Opel Ampera. Die Kritiker überschlugen sich mit Lob, die Konkurrenz blickte neidisch auf die alltagstaugliche Limousine. Ein Prestigeerfolg für das Unternehmen, das lange eher für fette Spritschlucker bekannt war.

- Standardisierungen der Infrastruktur durch europäische Standardisierungsbehörden (CEN)**
- Clean Transport System initiative kommt in 2012**

2) Anteil CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40% bis 2050; ebenfalls bis 2050 Senkung der CO₂-Emissionen von Bunkerölen für die Seeschifffahrt in der EU um 40%

Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger

3) 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird.



HANSE-OFFICE

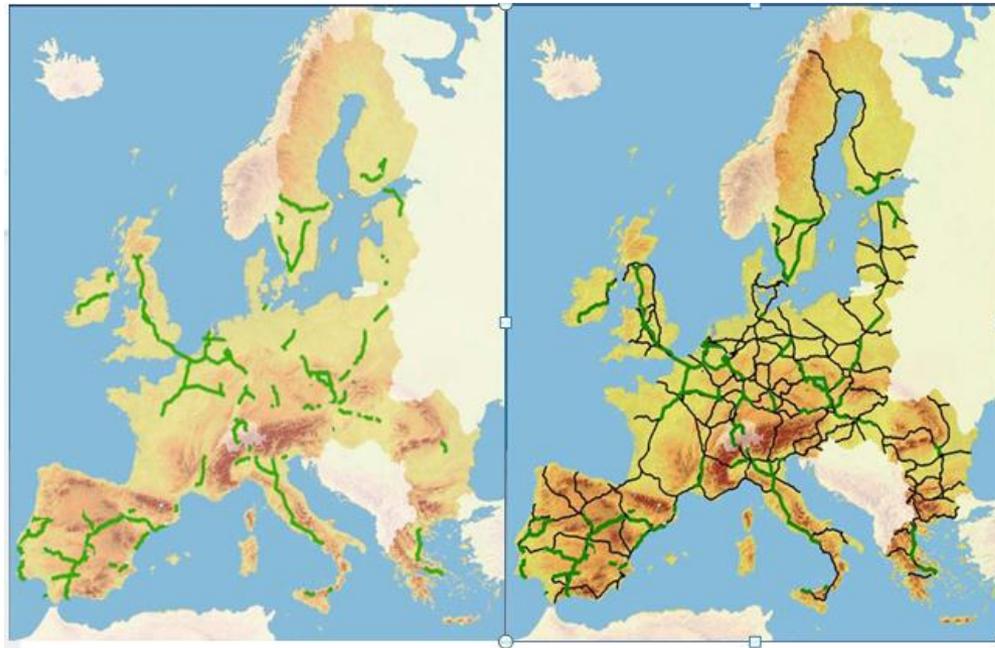
4) Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050. Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten. Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.





HANSE-OFFICE

5) Ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-„Kernnetz“ bis 2030, mit einem Netz hoher Qualität und Kapazität bis 2050 und einer entsprechenden Reihe von Informationsdiensten.



Patchwork to Network

6) Bis 2050 Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz, vorzugsweise Hochgeschwindigkeitsschienennetz; sicherstellen, dass alle Seehäfen des Kernnetzes ausreichend an das Güterschienenverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen sind.

**Steigerung der Effizienz des Verkehrs und der
Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme und
marktgestützte Anreize:**

7) Einführung der modernisierten Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur (SESAR) in Europa bis 2020 und Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums. Einführung äquivalenter Managementsysteme für den Land- und Schiffsverkehr Einführung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (Galileo).

8) Bis 2020 Schaffung des Rahmens für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem.

9) Bis 2050 Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null. Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020.

(10) Umfassendere Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher und größeres Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.



Übergreifende Ziele des Weißbuchs im Überblick

- **Vollendung des Binnenmarktes im Transport**
- **Vernetzung von West- und Osteuropa**
- **60% weniger Treibhausgase aus dem Transport in 2050**
- **50% Marktanteil von Bahn und Binnenschiff bis 2050**
- **50% weniger Verbrennungsmotoren in Städten in 2030**
- **(vollständige Ersetzung durch andere Antriebe bis 2050)**
- **Internalisierung externer Kosten über alle Verkehrsträger**
- **0 Unfalltote im Verkehr ab 2050, Halbierung der Zahlen bis 2020**



HANSE-OFFICE

How to get there?



Reduzierung von Treibhausgasen im Transport

- Überarbeitung der Vorgaben nach denen der Standardverbrauch insbesondere von Pkw europaweit ermittelt wird, um praxisnähere Ergebnisse zu erhalten (bisher RL 80/1268 EWG)**
- Regelungen der Standards für die Auflade- bzw. Tankinfrastruktur für saubere Fahrzeuge (insbesondere E-Mobile)**

- Stärkere Nutzung des öffentlichen Vergabewesens zur Anschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge**
- Stärkere CO₂-Abhängigkeit der Treibstoffsteuern**
- Bessere Verbraucherinformation darüber, wie energieeffizient ein Fahrzeug ist, um umweltbewusste Kaufentscheidungen treffen zu können.**

Internalisierung externer Kosten / Verursacher zahlt die Kosten

In der ersten Phase:

- Einführung verbindlicher Erhebung von Mautkosten für die Infrastruktur im Schwergütertransport**
- Entwicklung von Leitlinien für die Internalisierung externer Kosten des Straßenverkehrs (insbes. lokale Luftverschmutzung , Lärm und Unfälle)**
- Einführung eines Rahmens für die Zweckbindung von derartigen Mauteinnahmen zu Verkehrszwecken.**

Geplant für eine zweite Phase:

Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Phase soll langfristig die verbindliche und vollständige Internalisierung externer Kosten für Straßen- und Eisenbahnverkehr erreicht werden. Die lokalen Emissionen von Häfen und Lufthäfen sollen ebenso in das Preissystem einbezogen werden wie die Luftverschmutzung auf See und Binnenwasserstraßen. Zudem sollen Marktmechanismen eingeführt werden zur Reduktion von Treibhausgasen aus diesen Verkehrsbereichen.

Urbane Mobilität

Konkrete Vorschläge aus dem Weißbuch

- **Urbane Mobilitätspläne (evtl. verbindlich für Städte ab einer gewissen Größe), Entwicklung gemeinsamer Ziele und Benchmarks auf EU-Ebene**
- **Verbindung zwischen europäischen Finanzmitteln (Regionalpolitik) und der Erstellung eines solchen Mobilitätsplans**
- **Schaffung von Mobilitätsplänen auch durch große Arbeitgeber**
- **Schaffung eines Rahmens für städtische Straßenmautsysteme und deren Anwendung und rechtliche Vorgaben für einheitliche technische Infrastrukturen**
- **Förderung von „grüner“ öffentlicher Auftragsvergabe bei Flottenfahrzeugen (Busse, Taxis, Lieferfahrzeuge)**

Urbane Mobilität

Konkrete Vorschläge aus dem Weißbuch

- **Unterstützung der Fußgänger und Radfahrer in Europas Städten durch entsprechende Gestaltung der Stadtplanung**
- **Höhere Anteile des ÖPNV am Gesamtverkehr durch effiziente und leicht zugängliche Systeme mit intelligenten multimodalen Transportinformations-, -management und –bezahlungssystemen**
- **Einbindung auch des Stadtumlandes in die Planung eines effizienten und attraktiven Nahverkehrssystems, um die Nutzer aus den Individualverkehren heraus zu holen.**
- **Optimierung der Fahrzeuge im städtischen Bereich auf die dortigen Bedürfnisse**
- **Berücksichtigung des demographischen Wandels. Bis 2050 werden ca. 30 % der Bevölkerung über 65 Jahre alt sein, mit entsprechenden Anforderungen an die Infrastruktur**

Urbane Mobilität

Konkrete Vorschläge aus dem Weißbuch

- Effizientere Gestaltung der „letzten Meile“ im Transport.**
- Konsolidierung von Transportmengen vor den Städten**
- Kleinere, leisere und saubere Fahrzeuge für den Transport im innerstädtischen Bereich.**
- Nutzung von Randzeiten für die Auslieferung zur Vermeidung von Staus**
- Nach einigen Studien kann gerade im städtischen Bereich bis zu 88 % der Emissionen verhindert werden, wenn alle Maßnahmen getroffen werden**



HANSE-OFFICE

The Future of our Mobility... Today.

01:12 01:20

share



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

Lars.Friedrichsen@hanse-office.de