



---

## ANGENOMMENE TEXTE

---

### **P8\_TA(2017)0503**

### **Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität**

#### **Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2017 zu einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität (2016/2327(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 20. Juli 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COM(2016)0501),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 31. März 1998 mit dem Titel „Verkehr und CO<sub>2</sub> – Entwicklung eines Gemeinschaftskonzepts“ (COM(1998)0204), die im Anschluss an die Annahme des Protokolls von Kyoto veröffentlicht wurde, jedoch nicht ausreichend umgesetzt wurde,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 23. Februar 2017 zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 20. Juli 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines

---

<sup>1</sup> ABl. C 316 vom 22.9.2017, S. 155.

<sup>2</sup> ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5.

transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>2</sup> und die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates<sup>7</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG<sup>8</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur

---

<sup>1</sup> ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

<sup>5</sup> ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.

<sup>6</sup> ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

<sup>7</sup> ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

<sup>8</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.

Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2015/1513 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 30. November 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“ (COM(2016)0766),
- unter Hinweis auf den Masterplan für die Einführung interoperabler kooperativer intelligenter Verkehrssysteme in die EU,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 1999/52/EG der Kommission vom 26. Mai 1999 zur Anpassung der Richtlinie 96/96/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft<sup>4</sup> und die Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten<sup>7</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006<sup>8</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>9</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

<sup>2</sup> ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 26.

<sup>4</sup> ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

<sup>5</sup> ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11.

<sup>6</sup> ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

<sup>7</sup> ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

<sup>8</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88.

<sup>9</sup> ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

- unter Hinweis auf die Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf die Ergebnisse der 39. Tagung der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal 2016,
  - unter Hinweis auf die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße<sup>2</sup>, geändert durch die Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009<sup>3</sup>,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Untersuchungsausschusses des Parlaments zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie über die Ergebnisse der Arbeit dieses Ausschusses (A8-0049/2017),
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität<sup>4</sup>,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. Juni 2016 zu dem Fortschrittsbericht „Erneuerbare Energiequellen“<sup>5</sup>,
  - unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG<sup>6</sup>,
  - unter Hinweis auf seine Empfehlung vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie<sup>7</sup>,
  - unter Hinweis auf sein Mandat für interinstitutionelle Verhandlungen zur Überarbeitung der Typgenehmigung und der Marktüberwachung in der am 4. April 2017 angenommenen Fassung<sup>8</sup>,
  - unter Hinweis auf das am 2. Dezember 2015 von der Kommission angenommene Paket zur Kreislaufwirtschaft,
  - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8-0356/2017),
- A. in der Erwägung, dass alle 151 Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris, das

---

<sup>1</sup> ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

<sup>2</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

<sup>3</sup> ABl. L 280 vom 27.10.2009, S. 52.

<sup>4</sup> ABl. C 399 vom 24.11.2017, S. 10.

<sup>5</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2016)0292.

<sup>6</sup> ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1.

<sup>7</sup> Angenommene Texte: P8\_TA(2017)0100.

<sup>8</sup> Angenommene Texte: P8\_TA(2017)0097.

am 4. November 2016 von der EU ratifiziert wurde und am selben Tag in Kraft trat, zugesagt haben, den weltweiten Temperaturanstieg bei deutlich weniger als 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und weiterhin Anstrengungen zu unternehmen, um ihn auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen;

- B. in der Erwägung, dass auf den Straßenverkehr mehr als 70 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und ein Großteil der Luftverschmutzung entfallen und dass deshalb in erster Linie in diesem Bereich Maßnahmen ergriffen werden sollten, die Bemühungen um die Senkung der Emissionen aber in allen Bereichen des Verkehrs intensiviert werden sollten;
- C. in der Erwägung, dass Erdgas (wie zum Beispiel komprimiertes Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG)) und insbesondere Biomethan, synthetisches Methan und verflüssigtes Petroleumgas (LPG) einen Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors leisten könnten, insbesondere in der Schifffahrt und bei Schwerlastfahrzeugen;
- D. in der Erwägung, dass die Kommission in ihrem Weißbuch aus dem Jahr 2011 das Ziel vorgibt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 60 % zu senken; in der Erwägung, dass das Übereinkommen von Paris nur eingehalten werden kann, wenn die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis Mitte des Jahrhunderts drastisch reduziert werden;
- E. in der Erwägung, dass ein verlässlicher langfristiger Emissionsreduktionspfad den Fahrzeugherstellern die für Investitionen in neue Technologien erforderliche Planungssicherheit bieten kann;
- F. in der Erwägung, dass für die langfristige Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen der umfassende Einsatz erneuerbarer – und je nach Verkehrsträger unterschiedlicher – Energieträger erforderlich ist;
- G. in der Erwägung, dass elektrische – private oder öffentliche – Verkehrsträger einen Beitrag dazu leisten können, dass die größten mit urbaner Mobilität verbundenen Probleme angegangen werden, da sie CO<sub>2</sub>-Emissionen senken und die Freisetzung von Schadstoffen und Lärm auf nachhaltige Weise verhindern; in der Erwägung, dass das Ausmaß der Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen auch von der Verwendung von Strom aus erneuerbaren Quellen abhängt;
- H. in der Erwägung, dass Verkehr für mehr als 25 % der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich ist und über 70 % dieser verkehrsbedingten Emissionen auf den Straßenverkehr zurückgehen; in der Erwägung, dass Verkehr die Hauptursache für die Luftverschmutzung in den Städten darstellt; in der Erwägung, dass diese Luftverschmutzung in der EU jährlich über 400 000 vorzeitige Todesfälle<sup>1</sup> und Kosten im Gesundheitswesen in Höhe von 330 Mrd. EUR bis 940 Mrd. EUR<sup>2</sup> verursacht, was 3 % bis 9 % des BIP der EU entspricht; in der Erwägung, dass Feinstaub und Stickoxide der menschlichen Gesundheit in besonders hohem Maße schaden;
- I. in der Erwägung, dass Verkehr der Sektor ist, in dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen bislang am wenigsten gesenkt wurden, und nach wie vor zu mehr als 94 % von fossilen

---

<sup>1</sup> <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>

<sup>2</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

Brennstoffen abhängt, um seinen Energiebedarf zu decken; in der Erwägung, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bereits annähernd ein Viertel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU ausmachen und weiter zunehmen;

- J. in der Erwägung, dass die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Wesentlichen von einer effektiven Nutzung einer Vielzahl von Verkehrsträgern abhängig ist und dass die europäische Verkehrspolitik auf einer effizienten Komodalität basieren sollte, in deren Rahmen, wo möglich, den energieeffizientesten und nachhaltigsten Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt werden sollte;
- K. in der Erwägung, dass die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zu einer optimalen Neuverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen und für eine Interoperabilität innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern sorgen wird, wodurch nachhaltigere Verkehrs- und Logistikketten gefördert und reibungslose Verkehrsflüsse über verschiedene Verkehrsträger und -knotenpunkte hinweg verbessert werden;
- L. in der Erwägung, dass dem Eurobarometer Spezial 406 aus dem Jahr 2013 zufolge etwa 50 % der EU-Bürger täglich ihr privates Fahrzeug nutzen, jedoch nur 16 % die öffentlichen Verkehrsmittel und lediglich 12 % das Fahrrad;
- M. in der Erwägung, dass das in der Seeschifffahrt verwendete Bunkeröl zu den umweltschädlichsten Kraftstoffen gehört, sodass die Emissionen des Sektors erheblich reduziert werden können, wenn alternative Antriebssysteme gefördert und angewandt werden;
- N. in der Erwägung, dass der Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt ein gesamtgesellschaftliches Anliegen in gesamtgesellschaftlicher Verantwortung sein sollte und dass in diesem Zusammenhang allen Akteuren eine wichtige Rolle zukommt;
- O. in der Erwägung, dass die Rolle des Verkehrs für die Verwirklichung der Vision der Union für 2050 („Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“) im Siebten Umweltaktionsprogramm der Union eindeutig anerkannt wird;
- P. in der Erwägung, dass der Rechtsrahmen seit dem Erlass der Biokraftstoff-Richtlinie im Jahr 2003 mehrfach geändert wurde; in der Erwägung, dass die Vorgehensweise bei der Rechtsetzung bis zu einem gewissen Grad kohärent sein muss, damit Anreize für Investitionen in moderne Biokraftstoffe gesetzt werden;
- Q. in der Erwägung, dass der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft unter anderem bedeutet, dass Verbraucher zunehmend zu Nutzern von Dienstleistungen werden, und dass dieser Wandel hin zu neuen Geschäftsmodellen großen Einfluss auf die Ressourceneffizienz im Verkehrssektor ausüben könnte;
- R. in der Erwägung, dass mehr als 100 Millionen Europäer einem Lärmpegel über dem EU-Grenzwert von 55 Dezibel (dB) ausgesetzt sind und dass 32 Millionen von ihnen einem „sehr hohen“ Lärmpegel, d. h. mehr als 65 dB, ausgesetzt sind;
- S. in der Erwägung, dass allein der vom Straßenverkehr verursachte Lärm der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zufolge unmittelbar nach der Luftverschmutzung der zweitschädlichste umweltbedingte Stressfaktor in Europa ist und dass mindestens 9 000 vorzeitige Todesfälle jährlich von Verkehrslärm verursachten Herzerkrankungen zugeschrieben werden können;

- T. in der Erwägung, dass die Einhaltung der WHO-Leitlinien zur Belastung des Menschen mit PM<sub>2,5</sub>-Partikeln die durchschnittliche Lebenserwartung der Bürger um etwa 22 Monate erhöhen würde und dass damit Einsparungen in Höhe von ca. 31 Mrd. EUR jährlich erzielt werden könnten;
1. begrüßt die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ und stimmt zu, dass ein Übergang zu emissionsarmer Mobilität für den umfassenderen Übergang zu einer nachhaltigen und CO<sub>2</sub>-armen Kreislaufwirtschaft wesentlich ist; fordert die Kommission und die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten auf, sich uneingeschränkt an dieser Strategie zu beteiligen;
  2. betont, dass das Übereinkommen von Paris nur eingehalten werden kann, wenn die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis Mitte des Jahrhunderts nahe null liegen, und dass der verkehrsbedingte Ausstoß von Luftschadstoffen erheblich gesenkt werden muss, wenn zumindest die Leitlinien der WHO über die öffentliche Gesundheit unverzüglich eingehalten werden sollen;
  3. stellt fest, dass der Übergang zu emissionsarmer Mobilität nicht nur der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt zugutekommt, sondern auch große Chancen für Hersteller und Lieferanten in den Bereichen Automobil, Eisenbahn, Schiff- und Luftfahrt sowie für innovative Energie-, Transport- Logistik- und Dienstleistungsanbieter, insbesondere KMU, birgt; betont, dass die Förderung neuer Technologien und Geschäftsmodelle auf der Grundlage eines kosteneffizienten Ansatzes, die innovative Partnerschaften zwischen Großunternehmen, KMU und Start-up-Unternehmen fördern, angemessen unterstützt werden muss, um eine wirksame Reduzierung der Treibhausgasemissionen innerhalb des Verkehrssektors zu erreichen;
  4. erkennt an, dass wesentliche Änderungen beim Nachfragemanagement im Verkehr und bei der Raumplanung erforderlich sind, um den notwendigen Übergang zu einem multimodalen Ansatz zu vollziehen; bekräftigt, dass Verkehr als wichtige Dienstleistung und nicht als Selbstzweck gesehen werden sollte; unterstützt zu diesem Zweck die Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V); bekräftigt, dass der Übergang zu einer nachhaltigen und CO<sub>2</sub>-armen Kreislaufwirtschaft im Verkehr bedingt, dass die Nutzer von Dienstleistungen sich der Ressourceneffizienz zunehmend bewusst sind; ist der Ansicht, dass ein erschwingliches, gut ausgebautes und multimodales öffentliches Verkehrssystem, das städtische Knotenpunkte abdeckt und ländliche Gebiete anbindet, einer der wichtigsten Faktoren ist, um eine Verhaltensänderung im Hinblick auf einen Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu bewirken;
  5. weist darauf hin, dass das Europäische Parlament bezüglich des Weißbuchs Verkehr 2011 betont hat, dass eine nachhaltige europäische Mobilitätspolitik auf einer großen Bandbreite politischer Instrumente beruhen muss, um einen kosteneffizienten Übergang zu den umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Beförderungsarten zu verwirklichen; weist darauf hin, dass sich das Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern verschieben muss, um Mobilität von den negativen Nebenwirkungen des derzeitigen Verkehrssystems wie Überlastung, Luftverschmutzung, Lärm, Unfällen und Klimawandel zu entkoppeln; räumt in diesem Zusammenhang ein, dass die Politik der Verkehrsträgerverlagerung bisher keine zufriedenstellenden Ergebnisse erbracht hat;
  6. legt der Kommission nahe, als führender Akteur für weltweite und abgestimmte

Maßnahmen in Bezug auf einen nachhaltigeren und effizienteren Verkehr aufzutreten;

7. fordert die Kommission auf, für die vollständige Umsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften zu sorgen und bei Bedarf zusätzliche konkrete Maßnahmen im Verkehrssektor vorzuschlagen, damit die vereinbarten EU-Klimaziele unter Einbeziehung aller Verkehrsträger einschließlich städtischer Mobilität auf eine Art und Weise verwirklicht werden, durch die die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors nicht gefährdet wird; fordert die Kommission außerdem auf, die Vermarktung von Technologien zu unterstützen, die zu emissionsarmer Mobilität beitragen, indem sie ohne Abstriche bei der Sicherheit die Effizienz von Fahrzeugen erhöhen; fordert die Kommission auf, im Zusammenhang mit der Einhaltung des Übereinkommens von Paris eine aktualisierte Fassung ihres Weißbuchs Verkehr aus dem Jahr 2011 vorzulegen;
8. ist davon überzeugt, dass bei der Bewertung der Nachhaltigkeit der gesamte Fußabdruck von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Entsorgung der Fahrzeuge und der erforderlichen Infrastruktur Berücksichtigung finden sollte, und betont, dass deshalb einzig und allein ein technologieneutraler Energiemix zu realistischen und tatsächlich nachhaltigen Lösungen führen kann;
9. weist darauf hin, dass ein nachhaltiger Wandel im Verkehrssektor systematische Maßnahmen unterschiedlicher Interessenträger erfordert, darunter Zivilgesellschaft, Verbraucher, Sozialpartner, KMU, innovative Start-up-Unternehmen, weltweit tätige Großunternehmen und Politiker und offizielle Stellen auf allen Regierungsebenen;
10. fordert die Kommission auf, die wachsende Bedeutung vorgelagerter Emissionen anzuerkennen, indem sie Anreize dafür setzt, dass die über den gesamten Lebenszyklus verursachten Emissionen berücksichtigt werden;
11. fordert die Kommission auf, die zunehmende Bedeutung der Erfassung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von der Energieversorgung über die Herstellung bis zum Ende der Lebensdauer anzuerkennen, indem sie ganzheitlich ausgerichtete Vorschläge vorlegt, die Herstellern den Weg zu optimalen Lösungen weisen, damit dafür gesorgt ist, dass die Vorteile des verbesserten Energieverbrauchs beim Betrieb der Fahrzeuge nicht durch vor- und nachgelagerte Emissionen zunichtegemacht werden;
12. fordert die Kommission auf, unverzüglich CO<sub>2</sub>-Standards für sämtliche Verkehrsträger im Straßenverkehr einzuführen bzw. zu verbessern, da kostenwirksame Fahrzeugstandards im Zeitraum bis 2030 wahrscheinlich die wirksamste Maßnahme zur Verbesserung der Energieeffizienz in der EU sind;
13. weist darauf hin, dass die Energieeffizienz als beste alternative Energieform betrachtet werden sollte und dass daher alle Maßnahmen, die zur kostenwirksamen Verbesserung der Energieeffizienz und zur Verringerung des Energiebedarfs beitragen, Vorrang erhalten sollten und gefördert und angemessen in die Verkehrspolitik und in die europäischen Klimaschutzmaßnahmen einbezogen werden sollten;

### ***Optimierung des Verkehrssystems***

#### *Steigerung der Wirksamkeit*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Anbindungen zwischen einzelnen Regionen der EU zu überprüfen, auch in Bezug auf abgelegene und

benachteiligte Regionen und Grenzregionen der Union; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, den EU-Ansatz zu Flügenbindungen zu überprüfen und die Möglichkeit zu prüfen, einen Anbindungsindex zu erarbeiten, bei dem auch das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern berücksichtigt wird; betont, dass dies mit Investitionen in nachhaltige Alternativen und deren Förderung verbunden werden sollte;

15. legt den Mitgliedstaaten dringend nahe, die schnellere Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums voranzutreiben, da durch die derzeitige Fragmentierung des Luftraums längere Flugzeiten, Verspätungen, ein zusätzlicher Kraftstoffverbrauch und höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen; weist darauf hin, dass dies dazu beitragen würde, die Emissionen um 10 % zu verringern;
16. fordert die Kommission auf, ihre großen Ambitionen in Bezug auf Innovation aufrechtzuerhalten, indem sie die Erforschung der Nutzung photovoltaischer Energie in der Luftfahrt (beispielsweise Solar Impulse 2) und alternativer erneuerbarer Flüssigkraftstoffe fördert;

#### *Faire und effiziente Preisgestaltung*

17. ist der Ansicht, dass klarere Preissignale bei allen Verkehrsträgern, die das Verursacher- und das Nutzerprinzip besser widerspiegeln, entscheidend sind, um für Fairness und gleiche Wettbewerbsbedingungen für verschiedene Verkehrsträger in Europa zu sorgen; weist darauf hin, dass die bestehenden Strategien unter diesem Gesichtspunkt neu beurteilt werden sollten;
18. ist der Ansicht, dass jeder Verkehrsträger seine Grenzkosten abdecken sollte, sowohl für die Abnutzung der Infrastruktur („Nutzerprinzip“) als auch für externe Kosten, z. B. für Luftverschmutzung und Lärm („Verursacherprinzip“); ist der Ansicht, dass die EU-weite Anwendung dieser beiden Prinzipien dazu beitragen wird, gegen die derzeitige Diskrepanz bei den Gebühren für die einzelnen Verkehrsträger vorzugehen;
19. betont, dass durch die Rechtsvorschriften zur Preisgestaltung im Verkehr kein unlauterer Wettbewerb zulasten der nachhaltigeren Verkehrsarten wie Schienenverkehr geschaffen werden sollte, und fordert die Kommission mit Nachdruck auf, Vorschläge vorzulegen, um diesbezüglich einen fairen Wettbewerb zu garantieren;
20. begrüßt die Bemühungen der Kommission bezüglich der Entwicklung von Standards für interoperable elektronische Mautsysteme in der EU sowie die anstehende Überarbeitung der Richtlinie über die Eurovignette, die eine entfernungsabhängige Gebührenerhebung und eine Differenzierung auf der Grundlage von CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Möglichkeit einer Differenzierung auf der Grundlage aktualisierter Euronormen umfassen sollte; ist der Ansicht, dass die Ausweitung der entfernungsabhängigen Gebührenerhebung alle Pkw und leichten Nutzfahrzeuge umfassen sollte, wobei eine gewisse Flexibilität für abgelegene und dünn besiedelte Gebiete zugestanden werden sollte;
21. betont, dass eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger die Förderung von und Investitionen in Multimodalität und öffentlichen Verkehr erfordert;
22. fordert die Kommission auf, ihr Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs dringend zu aktualisieren und dabei die Daten für Emissionen im praktischen Fahrbetrieb zu berücksichtigen;

23. betont, dass die Luftfahrt der Verkehrsträger ist, der von einer Internalisierung seiner externen Kosten am weitesten entfernt ist, und fordert die Kommission daher auf, dem Übereinkommen von Paris gerecht zu werden und die Möglichkeiten für harmonisierte internationale Maßnahmen für Kerosinbesteuerung für die Luftfahrt und die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Flugscheine zu prüfen;

### *Logistik und Digitalisierung*

24. stellt fest, dass Logistik bei der Verringerung der Kohlenstoffintensität des Verkehrs durch umweltfreundliche kollaborative Strategien für die Integration der Lieferkette, multimodalen Verkehr, die Konsolidierung von Lieferungen und Rückführungslogistik eine wichtige Rolle spielen kann; ist der Auffassung, dass digitale Technologien zur Verwirklichung dieser Ziele von entscheidender Bedeutung sind;
25. ist der Ansicht, dass intelligente Verkehrssysteme, automatisierte Konvois und autonome und vernetzte Fahrzeuge bei der Verbesserung der Effizienz sowohl des individuellen als auch des gewerblichen Straßen-, Schienen, See- und Luftverkehrs ein wesentlicher Vorteil sein können;
26. erkennt an, dass die Technologie vernetzter Fahrzeuge nicht nur die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern wird, sondern auch erhebliche Umweltauswirkungen hat, und weist darauf hin, dass eine dichte Netzwerkinfrastruktur erforderlich ist, um hohe Kapazität und geringe Latenzzeit für ein 5G-Netz sicherzustellen, um die Möglichkeiten für vernetzte und autonome Fahrzeuge optimal zu nutzen und die Mobilität in Städten zu verbessern; stellt fest, dass viele Unternehmen im Zuge des umfassenderen Prozesses der Digitalisierung in allen Bereichen der europäischen Industrie ihre Transformationsstrategie mit Mobilität werden untermauern müssen, wodurch sich große Chancen für KMU und Start-up-Unternehmen im Verkehrssektor ergeben, und ist der Ansicht, dass diese Entwicklung gefördert werden sollte;
27. betont, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Konzepts von Mobilität als Dienstleistung über ein enormes Potenzial zur Verringerung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Emissionen verfügt, und fordert die Kommission auf, die Digitalisierung und Konnektivität öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern, um Barrieren zwischen Verkehrsarten und -systemen abzubauen und Anreize für ihre Nutzung zu schaffen; ist gleichzeitig der Ansicht, dass die ergriffenen Maßnahmen auf die Besonderheiten der betreffenden Gebiete – städtisch oder ländlich – abgestimmt werden müssen, da wirtschaftliche Tragfähigkeit in ländlichen Gebieten schwieriger zu erreichen ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten daher auf, spezielle Initiativen für einen effizienteren Verkehr in ländlichen und schwer zugänglichen Gebieten zu entwickeln, bei denen auch den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Rechnung getragen wird;
28. unterstützt Initiativen zum Mobilitätsmanagement, um effizientere und umweltfreundliche intermodale Verkehrsdienste und intelligente Mobilität zu erreichen, was der Schlüssel für die Förderung der Konzepte von Mobilität als Dienstleistung und synchronisierter Intermodalität („Synchromodalität“) sein kann; ist der Ansicht, dass im Hinblick auf eine weitere Verbesserung von Mobilität als Dienstleistung der Beitrag intelligenter Verkehrsmanagementsysteme, der Kapazitätsaufbau im IKT-Bereich, die Interoperabilität von Systemen, die gemeinsame Nutzung von Dienstleistungen und integrierte multimodale Ticketsysteme im Rahmen zukünftiger Regulierungen angemessen berücksichtigt werden sollten;

29. weist darauf hin, dass in der Stadt verkehrende Güterfahrzeuge in unverhältnismäßigem Ausmaß zur Luft- und Lärmverschmutzung beitragen und negative Auswirkungen auf die Verkehrsüberlastung haben; fordert daher eine Optimierung der Lieferkette in städtischen Gebieten; fordert die Kommission auf, die Nutzung von emissionsfreien leichten Nutzfahrzeugen, emissionsfreien Bussen, Müllabfuhrfahrzeugen, Taxis und Lastenfahrrädern für die Logistik der letzten Meile zu fördern;
30. betont die potenziellen Vorteile von Gewichtsreduzierung und einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur einschließlich einer besseren Verteilung des Verkehrs und verbesserter intermodaler Lösungen;
31. fordert die Kommission auf, im Rahmen der Rechtsvorschriften für den digitalen Binnenmarkt das Potenzial sichererer, intelligenterer und umweltfreundlicherer Straßenverkehrsmittel zu betonen sowie im Rahmen der Dynamisierung der Wirtschaft für Innovation und der Erschließung von neuen Chancen für europäische IKT-Unternehmen Projekte für Geräte zur Kommunikation zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeug und Straße zu fördern;
32. betont die Bedeutung von Investitionen in optimale Verbindungen zum Hinterland, damit der ökologische Fußabdruck der Anbindung an das Hinterland verringert wird, insbesondere durch die Förderung der Nutzung multimodaler Anbindungen, nachhaltigen Schienenverkehr, Binnenschifffahrt, Echtzeit-Verkehrsdaten und IT-Anwendungen entlang der Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
33. ist davon überzeugt, dass die Förderung von Initiativen für das Mobilitätsmanagement in Regionen und Städten, Institutionen und der Industrie ein beträchtliches Potenzial zur Verringerung des Reisebedarfs der Bürger sowohl in Bezug auf Geschwindigkeit als auch auf Entfernungen birgt;
34. fordert die Mitgliedstaaten auf, Pilotprojekte zu fördern, die eine umfassendere Verwendung von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen, die mit fortschrittlichen alternativen Biokraftstoffen betrieben werden, bestärken;
35. betont, dass ein ganzheitlicher Ansatz auf EU-Ebene benötigt wird, um eine rasche Digitalisierung des Verkehrs zu ermöglichen, was in Kombination mit besserer Verkehrsplanung und dem Übergang zu „Mobilität als Dienstleistung“ beträchtlich zur Verbesserung der Effizienz beitragen und wesentliche Auswirkungen auf die Gesellschaft haben wird;
36. ist der Auffassung, dass eine bessere Verkehrsplanung sowie eine bessere Nutzung von Digitalisierung und Logistik Bereiche mit einem enormen Potenzial für eine Verringerung der Emissionen sind und dass zahlreiche kostengünstige und einfache Maßnahmen mit messbaren Auswirkungen sehr schnell umgesetzt werden können, beispielsweise Verkehrsfluss- und Lastoptimierung sowie elektronische Güterverkehrssysteme; fordert die Kommission daher auf, solche Maßnahmen aufzulisten und zu ermitteln, um sie in naher Zukunft zu fördern; fordert einen schlüssigen legislativen Rahmen und Standards, die den Einsatz innovativer Logistik- und Verkehrslösungen in ganz Europa ermöglichen;
37. unterstützt es, dass die Kommission und die Verkehrsunternehmen Projekte ausarbeiten, mit denen durch Veröffentlichungen, Informationen, Angaben bei der Buchung und eine direkte Angabe auf den Fahrscheinen kohärente Informationen zu einem

vergleichenden CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der einzelnen Verkehrsträger bereitgestellt werden;

38. betont, dass es zwingend notwendig ist, die IKT-Standardisierungspolitik an die Entwicklungen auf den Märkten und in der Politik anzupassen, um Interoperabilität für elektronische Güterverkehrssysteme und intelligente Verkehrssysteme zu erzielen;
39. unterstreicht die große Bedeutung der Interoperabilität für eine Verringerung der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowohl im innerstädtischen als auch im außerstädtischen Verkehr;

#### *Emissionsarme alternative Energien*

40. betont, dass Elektromobilitätslösungen, die auf nachhaltigen Energieträgern beruhen, ein enormes Potenzial für die Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bieten; ist jedoch der Ansicht, dass die Optimierung der erforderlichen Technologie und die Schaffung entsprechender Infrastruktureinrichtungen in großem Umfang erst für die Jahre nach 2030 zu erwarten sind; fordert erneut, dass technische Innovationen geschaffen werden;
41. begrüßt Bemühungen, für den Aufbau einer umfassenden und interoperablen Infrastruktur für die Versorgung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben mit Energie aus erneuerbaren Quellen und/oder nachhaltigen alternativen Kraftstoffen zu sorgen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, sich mit den Mitgliedstaaten abzustimmen, um für die vollständige Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie von Artikel 8 der Richtlinie 2010/31/EU über die Energieeffizienz von Gebäuden in der durch die Richtlinie (EU) .../... (Verfahren 2016/0381(COD)) geänderten Fassung, zu sorgen;
42. fordert die Kommission auf, einen ambitionierten Aktionsplan für die Vermarktung von Elektrofahrzeugen anzunehmen und anleitende Empfehlungen für die Mitgliedstaaten herauszugeben, mit denen diese dazu angehalten werden, steuerliche Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen; unterstreicht, dass die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Lade- und Tankinfrastrukturen unter anderem in privaten und öffentlichen Gebäuden im Einklang mit der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Richtlinie 2010/31/EU, EPBD) und die Wettbewerbsfähigkeit von Elektrofahrzeugen für eine stärkere Verbraucherakzeptanz wesentlich sind; hält es für unabdingbar, dass die für Elektrofahrzeuge erzeugte Energie aus nachhaltigen Energiequellen stammt; fordert in diesem Zusammenhang eine auf lange Sicht angelegte europäische Initiative für Batterien der nächsten Generation und den Aufbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur, damit nachhaltige Produktionsstandards für emissionsarme Energie und Fahrzeuge gefördert werden;
43. fordert die Kommission auf, ihre Beurteilung der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe durch die Mitgliedstaaten bald vorzulegen und Maßnahmen gegen die Mitgliedstaaten einzuleiten, die noch keine nationale Strategie vorgelegt haben;
44. ist der Ansicht, dass eine Verpflichtung der Kraftstofflieferanten, die Treibhausgasemissionen der gelieferten Energie durch Strom aus erneuerbaren Quellen, Wasserstoff, nachhaltige und fortschrittliche Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe oder andere CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe (z. B. CNG oder LNG) zu reduzieren, einer der

wirksamsten Ansätze zur Reduzierung der Auswirkungen des Straßenverkehrs auf das Klima wäre;

45. erinnert die Kommission daran, wie dringend es im Hinblick auf das Ergreifen konkreter Maßnahmen für den Übergang der gesamten Gesellschaft zu nachhaltiger Energie erforderlich ist, die finanziellen Anreize, von denen fossile Kraftstoffe weiterhin profitieren, auf alternative und nachhaltige Energieträger zu übertragen;
46. fordert, in Bezug auf erneuerbare Energien im Verkehrssektor einen ehrgeizigeren Ansatz zu verfolgen, als in der Neufassung der Richtlinie über erneuerbare Energien vorgeschlagen, damit der Verkehrssektor auf lange Sicht CO<sub>2</sub>-frei wird;
47. fordert nachdrücklich, dass spezifische Anreize für den Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für die Verkehrsträger geschaffen werden, die derzeit keine Alternativen zu Flüssigkraftstoffen haben; ist der Ansicht, dass diese Anreize, wie im Vorschlag für eine Verordnung über das Governance-System der Energieunion vorgesehen, in der neuen Richtlinie über erneuerbare Energien und in den integrierten nationalen Energie- und Klimaplänen berücksichtigt werden sollten;
48. weist darauf hin, dass 94 % des Verkehrs in Europa von Erdölzeugnissen abhängen, und ist der Ansicht, dass nachhaltige einheimische Biokraftstoffe die Abhängigkeit von der Einfuhr fossiler Brennstoffe senken und somit die Energieversorgungssicherheit der EU stärken;
49. fordert die Kommission auf, den schrittweisen Abbau der direkten und indirekten Subventionen für fossile Kraftstoffe bis spätestens 2020 vorzuschlagen;
50. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, das Potenzial von Flüssigerdgas (LNG) auszuschöpfen, Mobilität, Wirtschaft und Beschäftigung nachhaltig zu gestalten<sup>1</sup>;
51. unterstreicht die Rolle, die Erdgas (beispielsweise CNG und LNG) sowie in erster Linie Biomethan, synthetisches Methan und LPG – insbesondere mit Blick auf den Seeverkehr, schwere Nutzfahrzeuge und Stadtbusse – beim Übergang zu einem CO<sub>2</sub>-armen Verkehrssektor spielen könnten;
52. nimmt die in der Neufassung der Richtlinie über erneuerbare Energien vorgeschlagenen Grenzwerte zur Kenntnis, die darauf abzielen, die Verwendung von Biokraftstoffen der ersten Generation bis 2030 auslaufen zu lassen und den Verkehrssektor auf lange Sicht CO<sub>2</sub>-arm zu machen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, zwischen Biokraftstoffen der ersten Generation mit einer hohen Treibhausgas-effizienz und einem geringen Risiko für eine indirekte Landnutzungsänderung und solchen Biokraftstoffen, die diese Kriterien nicht erfüllen, zu unterscheiden und schnellstmöglich Maßnahmen zu ergreifen, um die Verwendung von Energierohstoffen – einschließlich Palmöl –, mit denen die Entwaldung oder die Nutzung von Torfmoor vorangetrieben wird, als Bestandteil von Biokraftstoffen auslaufen zu lassen; betont die große Bedeutung eines beständigen und berechenbaren legislativen Umfelds, das den Investitionszyklen angemessen Rechnung trägt, sodass die erforderlichen Investitionen in moderne

---

<sup>1</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2016 zu einer EU-Strategie für Flüssigerdgas und die Speicherung von Gas (Angenommene Texte, P8\_TA(2016)0406).

Biokraftstoffe mobilisiert werden; nimmt insbesondere mit Blick auf Emissionen aus Einfuhren tierischer Eiweiße aus Drittländern in großem Maßstab die potenziellen Klimavorteile einer landwirtschaftlichen Produktion in der EU zur Kenntnis, die auf Biokraftstoffen mit einer hohen Treibhausgas-effizienz und einem geringen Risiko für indirekte Landnutzungsänderungen beruht;

53. legt der Kommission nahe, objektive Kriterien für die Anerkennung fortschrittlicher Biokraftstoffe zu erarbeiten, um Innovationen und Vermarktung anzuregen;
54. betont, dass die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor auf lange Sicht sehr wichtig ist, und ersucht die Kommission, Anreize für eine bessere Marktdurchdringung von fortschrittlichen Biokraftstoffen mit einer hohen Treibhausgas-effizienz zu setzen, die der Abfallhierarchie im Rahmen der Kreislaufwirtschaft gerecht werden und die strenge umweltbezogene und soziale Nachhaltigkeitskriterien erfüllen, damit die Nutzung fossiler Kraftstoffe und der Ausstoß von Treibhausgasen weiter verringert werden; begrüßt den Vorschlag der Kommission, die Anforderungen bezüglich der Treibhausgas-Einsparungen von Biokraftstoffen zu verschärfen, damit sichergestellt wird, dass diese Kraftstoffe auch künftig zur Verwirklichung der Klimaziele der EU beitragen; unterstreicht, wie wichtig eine belastbare und glaubwürdige Erfassung der durch Bioenergie verursachten Emissionen und des durch Bioenergie erzielten Abbaus von Treibhausgasen im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) (COM(2016)0479) ist;
55. unterstreicht, dass nur Biokraftstoffe auf Pflanzenbasis, die die Nachhaltigkeitskriterien erfüllen, auf die Erfüllung der Klimaziele der Mitgliedstaaten im Rahmen der vorgeschlagenen Lastenteilungsverordnung (COM(2016)0482) angerechnet werden sollten;
56. fordert die Kommission auf, die Entwicklung der Wasserstofftechnologie aus erneuerbaren Energiequellen genau zu beobachten und sich zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie über die Rolle und das Potenzial von Wasserstoff im europäischen Verkehrssektor zu verpflichten;
57. betont, dass synthetische (flüssige und gasförmige) Kraftstoffe, die aus überschüssigen erneuerbaren Energien – insbesondere aus Sonnen- und Windenergie, die zu Spitzenzeiten erzeugt wird und sonst ungenutzt bleibt – gewonnen werden, aus Lebenszyklusperspektive zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des vorhandenen Fahrzeugbestands und gleichzeitig zur Steigerung des Ertrags aus erneuerbaren Energien beitragen könnten;
58. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der Kreislaufwirtschaft, der Emissions- und Klimaschutzpolitik und der Zielvorgaben der Union hinsichtlich erneuerbarer Energieträger die Erzeugung von umweltschonendem Biogas durch Gülleaufbereitung auszuweiten und umfassend zu unterstützen;
59. begrüßt die Tatsache, dass Unternehmen aus der EU im Bereich der Technologien zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe derzeit weltweit führend sind, und betrachtet dies als Chance für die Stärkung des Wirtschaftswachstums und hochwertiger Beschäftigung in der EU; unterstreicht daher, dass unbedingt ein Rahmen geschaffen werden muss, der auf die Förderung der Weiterentwicklung und Markteinführung dieser Technologien ausgerichtet ist;

60. ist der Ansicht, dass der Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor durch die Förderung von Herkunftsnachweisen erheblich gesteigert werden könnte;
61. stellt fest, dass der Ansatz der EU in Bezug auf nachhaltige Energie technologieneutral sein sollte und die Ziele der Nachhaltigkeitspolitik der EU vorrangig auf der Reduzierung der klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen liegen sollte;
62. fordert die Kommission auf, das Potenzial der Gemeinsamen Forschungsstelle uneingeschränkt zu nutzen, um Forschungsarbeiten im Bereich saubere Energie für den Verkehr durchzuführen;
63. begrüßt die Unterstützung für Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen von Horizont 2020 in den Bereichen sauberer Verkehr und nachhaltige Energie und fordert, diese Unterstützung im nächsten MFR fortzusetzen (Mehrjähriger Finanzrahmen);
64. betont die Bedeutung von Forschung und Entwicklung, um die technologischen Herausforderungen in Bezug auf emissionsarme Mobilität anzugehen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, Forschungsprogramme wie Clean Sky und SESAR (Gemeinsames Unternehmen für das Flugverkehrsmanagementsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum) weiterhin entschieden zu unterstützen;

#### *Verkehrsinfrastruktur und Investitionen*

65. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, im Rahmen des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) die Kofinanzierung von Verkehrsprojekten, die zu Klimaschutz und Luftqualität und der Minimierung anderer externer Kosten beitragen, zu verstärken;
66. ist der Ansicht, dass die Projekte der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität entscheidend sind, und bedauert, dass CEF-Haushaltsmittel zur Ausstattung des EFSI genutzt wurden; fordert daher, dass der CEF-Haushalt wieder eingesetzt wird, und wiederholt seine Forderung, den EFSI II aus anderen Quellen zu finanzieren; ist außerdem der Ansicht, dass vermieden werden sollte, dass Projekte, die aus der CEF finanziert werden können, aus dem EFSI finanziert werden;
67. betont, wie wichtig ein erfolgreicher Einsatz des EFSI oder einer Kombination von EFSI und den ESI-Fonds ist; ist der Ansicht, dass die Mitgliedstaaten mehr in ihre Eisenbahnsysteme investieren sollten und sich darum bemühen sollten, die Ausschöpfungsquote der Kohäsionsfonds für Eisenbahnprojekte zu erhöhen;
68. weist darauf hin, dass das Infrastrukturnetz in einem guten und hochwertigen Zustand gehalten werden muss, da hierdurch der Verkehrsfluss erleichtert wird und sich außerdem Staus verhindern lassen und somit auch weniger CO<sub>2</sub> und andere Schadstoffe ausgestoßen werden;
69. fordert die Kommission nachdrücklich auf, mehr Mittel für Städte bereitzustellen, damit diese gemeinsam Ausschreibungen für Infrastruktur und Technologien veröffentlichen können, die zu einer Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Städten beitragen und die Luftverschmutzung durch Straßenfahrzeuge verringern würden; ist der Ansicht, dass dies unter anderem öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Car-Sharing und Bike-Sharing und den Ausbau des öffentlichen

Verkehrs umfassen würde;

70. hebt hervor, wie wichtig finanzielle Unterstützungsmaßnahmen für Innovationen in diesem Wirtschaftszweig und den Schutz der Umwelt während der Ausführung von Infrastrukturarbeiten sind;

### ***Stärkung von Bürgern und Entscheidungsträgern im Hinblick auf Verhaltensänderungen***

71. legt Städten nahe, Treibhausgasreduktionsziele und Strategien für saubere Luft in ihre Mobilitätspläne (z. B. die Pläne für nachhaltige städtische Mobilität) aufzunehmen, und fordert die Kommission auf, die EU-Kofinanzierung von städtischen Mobilitätsprojekten, die zur Verwirklichung solcher Ziele beitragen, als vorrangig zu behandeln, unter anderem durch die Unterstützung von Innovationen, die Städte in dieser Hinsicht stärken;
72. ist der Ansicht, dass eine der wirksamsten Möglichkeiten zur Senkung von Emissionen und zur Verbesserung der Effizienz des Verkehrs darin besteht, öffentliche Verkehrsmittel zu fördern; sieht es als wichtig an, dass die Rolle öffentlicher Verkehrsmittel gestärkt wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten außerdem auf, den Erwerb saubererer und weniger Schadstoffe ausstoßender Fahrzeuge durch die öffentlichen Behörden, aber auch für private Fahrzeugparks zu fördern und entsprechende Anreize zu setzen;
73. betont die Möglichkeiten, die die umweltorientierte Auftragsvergabe für nachhaltigeren Verkehr bietet, insbesondere für Busse im (vor)städtischen Verkehr;
74. fordert die Kommission auf, die Netze der Vorreiter unter den Städten zu stärken, die nachhaltigen Verkehrsarten wie Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentlichen Verkehrsmitteln, Car-Sharing und Fahrgemeinschaften bei ihrer Stadtplanung Vorrang einräumen, und es lokalen, regionalen und nationalen Gebietskörperschaften zu ermöglichen, bewährte Verfahren sowohl in Bezug auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen als auch in Bezug auf Strategien für saubere Luft weiterzugeben; fordert die Kommission außerdem auf, lokale, regionale und nationale Behörden anzuhalten, den Bedarf und die Verfahren für Verkehrs-, Wohnungs- und Flächennutzungspläne vollständig zu integrieren, um die Ziele der Klimaschutzpolitik besser zu verwirklichen;
75. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, angesichts der Tatsache, dass die europäischen Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge nicht die realen Emissionen widerspiegeln, der Frage nachzugehen, welche Vorteile die Einführung einer Kennzeichnung oder Norm für extrem emissionsarme Fahrzeuge, die die Emissionsgrenzwerte unter realen Fahrbedingungen einhalten, mit sich bringen würde;
76. ist der Ansicht, dass die Integration des nichtmotorisierten Verkehrs und die Verbesserung seiner Attraktivität von großer Bedeutung ist, da dadurch die Attraktivität des Individualverkehrs insgesamt verringert würde;
77. fordert die Kommission auf, den Transportbedarf von Bürgern in ländlichen und abgelegenen Gebieten in ihre Strategien für emissionsarme Mobilität aufzunehmen;
78. hält alle öffentlichen Stellen an, Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu berücksichtigen;

79. unterstützt es, dass die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Regionen mehr in die Kombination und Integration des EuroVelo-Radwegenetzes mit dem TEN-V-Eisenbahnnetz investieren;
80. betont, dass ein Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit überfällig ist, und fordert die Kommission auf, einen solchen Vorschlag bis Ende 2017 zu veröffentlichen; ist der Ansicht, dass die Technologie für „intelligente Geschwindigkeitsregulierung“ ausgereift ist und viele Leben retten kann und daher unverzüglich für alle Fahrzeuge eingeführt werden sollte; betont, dass das Konzept des „direkten Sichtfelds“ für Lkw eine sehr effektive Lösung für die Verhinderung von Unfällen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern ist und dass diesbezügliche obligatorische Standards Teil des Vorschlags sein sollten;

### ***Sektorspezifische Anforderungen***

#### *Motorräder, Pkw und leichte Nutzfahrzeuge*

81. fordert die Kommission auf, gemäß dem Standpunkt, den das Parlament in den zwei Rechtsakte betreffenden Verfahren im Jahr 2013<sup>1</sup> zum Ausdruck gebracht hat und den die Kommission in den dazugehörigen Erklärungen zu dem Ziel 2025<sup>2</sup> bekräftigt hat, einen Vorschlag für Standards für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge für 2025 vorzulegen; betont, dass diese durchschnittlichen Flottenstandards auf der Grundlage des neuen, weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) berechnet werden sollten und dem im Rahmen für die EU-Klima- und Energiepolitik bis 2030 festgelegten langfristigen Emissionsreduktionspfad und den langfristigen Zielen des Übereinkommens von Paris Rechnung tragen sollten;
82. begrüßt die Einführung des neuen WLTP; unterstreicht jedoch, dass in Anbetracht der Tatsache, dass die Ergebnisse des neuen WLTP-Labortestzyklus Forschungsergebnissen zufolge immer noch um ungefähr 20 % von den Emissionen im Fahrbetrieb abweichen und dass der Test optimiert und manipuliert werden kann, ergänzend zum WLTP eine gezielte Ex-post-Methode für die Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Realbedingungen entwickelt werden sollte; stellt fest, dass diese Methode auf bereits in Fahrzeugen vorhandenen Messinstrumenten wie zum Beispiel Kraftstoffverbrauchsmessern beruhen könnte; stellt außerdem fest, dass zu diesem Zweck und im Interesse der Erhebung verlässlicher Daten eine Standard-Vorgehensweise für die Erhebung, Speicherung, Nutzung und Übermittlung der Kraftstoffverbrauchswerte entwickelt werden sollte, die so weit wie möglich auf bereits in Fahrzeugen vorhandene Sensoren zurückgreift und mit der auch die Datenschutzregelungen uneingeschränkt eingehalten werden; fordert die Kommission auf, zusätzliche Lösungen für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors in Betracht zu ziehen und insbesondere den Beitrag des Leichtbaus zur unmittelbaren Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Fahrzeugen stärker zu berücksichtigen;
83. erinnert daran, dass die Abweichungen zwischen den im Labor und den auf der Straße gemessenen Emissionen durch RDE-Prüfungen nur dann wirksam gesenkt werden können, wenn die Spezifikationen der Prüf- und Evaluierungsverfahren sehr sorgfältig ausgearbeitet werden und eine große Bandbreite an Fahrbedingungen abdecken, die sich unter anderem auf verschiedene Temperaturen, Motorlasten,

---

<sup>1</sup> ABl. L 103 vom 5.4.2014, S. 15; ABl. L 84 vom 20.3.2014, S. 38.

<sup>2</sup> Siehe Ratsdokumente 5584/14 und 6642/14.

Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhenlagen, Straßenkategorien und andere Parameter, die beim Fahren in der Union maßgeblich sind, erstrecken;

84. fordert, dass zügig ein harmonisiertes, zwingend einzuhaltendes und transparentes EU-Kennzeichnungssystem eingeführt wird, sodass Verbrauchern präzise, belastbare und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch, zum Lebenszyklus, zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß und zu den Emissionen von Luftschadstoffen von in Verkehr gebrachten Fahrzeugen zur Verfügung stehen; fordert eine Überarbeitung der Richtlinie über Verbraucherinformationen zu Pkw (1999/94/EG), die dahingehend geändert werden könnte, dass Angaben zu Emissionen anderer Luftschadstoffe wie beispielsweise NO<sub>x</sub> und Feinstaub zwingend vorgeschrieben werden;
85. fordert die Kommission auf, die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU) zu überprüfen und einen Vorschlag für eine Verordnung über CO<sub>2</sub>-Normen für Kraftfahrzeuge vorzulegen, die ab 2025 auf den Markt kommen, um die Neuzulassungen von Fahrzeugen, die CO<sub>2</sub> ausstoßen, nach und nach auf null zu senken;
86. fordert die Kommission auf, für alle Hersteller ein Mindestziel für den Anteil an Nullemissionsfahrzeugen einzuführen;
87. betont den Nutzen eines baldigen Übergangs zu den Fahrzeugen, die gemäß der Lebenszyklusanalyse die geringsten Auswirkungen auf das Klima haben, für die europäische Wirtschaft; betont, dass dieser Übergang die europäischen Automobilhersteller in die Lage versetzen wird, auf der Weltbühne wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen;
88. hofft, dass die technische Forschung im Bereich der Herstellung, Handhabung und Entsorgung von Batterien für Elektromotoren immer stärker finanziell unterstützt wird, damit diese immer umweltfreundlicher werden;
89. stellt fest, dass die Kommission mehrere Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten eingeleitet hat, die gegen die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität verstoßen haben, weil sie kontinuierlich die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> überschreiten; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, von ihren Kontrollbefugnissen Gebrauch zu machen, um die Vermarktung umweltverschmutzender Fahrzeuge mit Dieselantrieb zu verhindern, die erheblich zur Freisetzung von NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> in die Atmosphäre beitragen und mit den EU-Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung und die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nicht im Einklang stehen;
90. betont, dass KMU unterstützt werden müssen, damit sie sich in großer Zahl an der Herstellung von Fahrzeugen und Bauteilen beteiligen können, um gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt sicherzustellen und um Forschung und Innovation zu fördern;
91. fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass sämtliche technologischen Ansätze zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr in den Bestimmungen über CO<sub>2</sub> in der Zeit nach 2020 so weit wie möglich berücksichtigt werden; stellt fest, dass insbesondere auch die Möglichkeiten neuer alternativer Kraftstoffe (beispielsweise von Elektrokraftstoffen, synthetischen Kraftstoffen, Strom zu Gas und Strom zu Flüssigkraftstoff) in der Regulierung berücksichtigt werden

sollten;

### *Schwere Nutzfahrzeuge*

92. stellt fest, dass schwere Nutzfahrzeuge bis 2030 40 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs verursachen werden, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden; fordert die Kommission deshalb eindringlich auf, bis Ende 2017 einen Vorschlag über die Zertifizierung und Überwachung von schweren Nutzfahrzeugen sowie über die entsprechende Berichterstattung zu unterbreiten und spätestens 2018 ambitionierte und bis 2025 zu verwirklichende CO<sub>2</sub>-Standards auf der Grundlage bester verfügbarer Daten vorzuschlagen; begrüßt den Frachteffizienzsimulator des Instruments zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (VECTO) und hält es für geboten, auch künftig den Zugang zu transparenten, realistischen und aktuellen Kontrolldaten sicherzustellen;
93. fordert die Kommission auf, mit der Erarbeitung einer europäischen Niedrigemissionsstrategie für Lkw auf der Grundlage einer vergleichenden Studie zu beginnen, um die Vermarktung energieeffizienter und emissionsfreier Busse und Lkw zu erleichtern; weist darauf hin, dass es bereits Initiativen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf emissionsfreien Straßengüterverkehr gibt;
94. ist der Ansicht, dass die zunehmende Nutzung von sauberen Motoren für schwere Nutzfahrzeuge, beispielsweise mit Elektro- oder Flüssiggasantrieb, unterstützt werden sollte und dass dafür umfassende und strategische Investitionen in die Infrastruktur erforderlich sind;
95. ersucht die Kommission, Anreize dahingehend zu setzen, dass emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge auf dem gesamten TEN-V-Netz verkehren und dabei Vorrang vor anderen Fahrzeugen genießen können, und auch den Mitgliedstaaten die Schaffung solcher Anreize zu gestatten;
96. unterstreicht, dass emissionsarme und emissionsfreie Stadtbusse einen Beitrag zu einer erheblichen Senkung der Schadstoffemissionen in Städten leisten könnten; fordert deshalb, dass europäische Umweltkriterien im öffentlichen Beschaffungswesen in die derzeit in Überarbeitung befindliche Richtlinie über die Förderung sauberer Fahrzeuge (Richtlinie 2009/33/EG) aufgenommen und im Zuge dessen emissionsfreie Stadtbusse eingeführt werden; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Inanspruchnahme zur Verfügung stehender EU-Gelder, beispielsweise aus den ESI-Fonds, zu erleichtern und zu fördern, damit entsprechende Maßnahmen unterstützt werden;
97. betont, dass unbedingt die richtigen Bedingungen geschaffen werden müssen, um den Einsatz emissionsarmer alternativer Energien für den Verkehr anzuregen, und stellt fest, dass dies erleichtert werden kann, indem dafür gesorgt wird, dass die Industrie über einen klaren und langfristigen Rahmen verfügt, auf den sich Investitionen in die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftstoffen und in andere neue Technologien stützen können; fordert die Kommission auf, die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu den möglichen verfügbaren Lösungen zu prüfen, auf denen eine Niedrigemissionsstrategie für den Straßengüterverkehr aufbauen kann;
98. unterstützt den Plan der Kommission für eine Plattform für saubere Busse, auf der Busbetreiber, lokale Gebietskörperschaften, Bushersteller und Energielieferanten

zusammenkommen, um die rasche Verbreitung saubererer Fahrzeuge zu fördern, und fordert die Kommission auf, den Bus als ökologisch nachhaltige Form des öffentlichen Verkehrs zu fördern;

99. stellt fest, dass es viele neue Technologien und Innovationen auf der Grundlage bestehender Technologien gibt, die wesentliche Umweltvorteile bringen können, darunter bessere Reifen, verbesserte Schmiermittel, effizientere Getriebe und Hybridmotoren, und dass Europa in dieser Hinsicht eine technologische Führungsrolle anstreben sollte; fordert die Kommission auf, die Rolle solcher Technologien für die Verbesserung sowohl der Effizienz als auch der Umwelleistung zu prüfen;
100. hält es für geboten, dass die Luftqualität in der EU verbessert wird und die in der Union geltenden Luftqualitätsgrenzwerte sowie die von der WHO empfohlenen Werte eingehalten werden; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge festgelegten Emissionsgrenzwerte zu überarbeiten und gegebenenfalls Vorschläge für neue technologieneutrale und bis 2025 umzusetzende Euro-7-Emissionsgrenzwerte für alle unter diese Verordnung fallenden leichten Nutzfahrzeuge vorzulegen;
101. unterstreicht, dass die Verringerung von Emissionen und die Verwirklichung der Luftqualitätsziele Maßnahmen erforderlich machen, die auch ältere Fahrzeuge betreffen, und erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass Nachrüstung die schnellste und kosteneffizienteste Möglichkeit zur Verringerung der Emissionen und des Schadstoffausstoßes älterer Fahrzeuge ist, da die systematische Einführung moderner Abgasnachbehandlungssysteme für Diesel-Fahrzeuge einen umweltschonenden Betrieb älterer schwerer Nutzfahrzeuge wie beispielsweise von Bussen und Lastwagen ermöglicht, bei dem sogar die strengsten Emissionsanforderungen eingehalten werden und der Ausstoß von NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> und Feinstaub auf ein Minimum gesenkt wird; fordert die Kommission deshalb auf, gemeinsame EU-Leitlinien vorzuschlagen, damit die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, die infrage kommenden Nachrüstungsvarianten uneingeschränkt umzusetzen, und außerdem dafür zu sorgen, dass Geldmittel aus den EU-Finanzierungsinstrumenten, mit denen die Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen unterstützt werden soll, für diese Maßnahmen verwendet werden können;

#### *Typgenehmigung und Marktüberwachung*

102. fordert ein umfassenderes und besser abgestimmtes System für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung auf EU-Ebene mit einer starken und verlässlichen EU-Aufsicht und einem Kontrollsystem, damit die im Nachgang zur Dieselgate-Affäre aufgedeckten Versäumnisse und Rechtsetzungslücken angegangen werden; hält es für geboten, dass der Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (COM(2016)0031) rasch angenommen wird; erinnert in diesem Zusammenhang an das am 4. April 2017 angenommene Verhandlungsmandat des Parlaments; bekräftigt, dass mit dem künftigen Erlass der genannten Verordnung kohärente und transparentere Wettbewerbsbedingungen für alle Akteure in der Fahrzeugbranche geschaffen werden

sollten, wirksame Regelungen für den Verbraucherschutz eingeführt werden sollten und dafür gesorgt werden sollte, dass der neue Rahmen für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung uneingeschränkt umgesetzt wird;

103. begrüßt die von der Kommission am 26. Januar 2017 veröffentlichten Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und des Vorhandenseins von Abschaltvorrichtungen, mit denen die Mitgliedstaaten und zuständigen Behörden bei der Ermittlung von Abschaltvorrichtungen unterstützt werden sollen;
104. bedauert, dass hohe Übereinstimmungsfaktoren für den NO<sub>x</sub>-Ausstoß angenommen wurden, die den Ausstoß hoher Emissionen – auch durch Fahrzeuge – auch in der Zeit nach 2020 erlauben; fordert die Kommission nachdrücklich auf, den Übereinstimmungsfaktor für Tests der NO<sub>x</sub>-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb – wie im zweiten Paket über Emissionen im praktischen Fahrbetrieb vorgesehen – im Jahr 2017 zu überprüfen und ihn künftig jährlich an die technische Entwicklung anzupassen, damit er bis spätestens 2021 auf den Wert 1 gebracht werden kann;
105. fordert die rasche Verabschiedung des vierten Pakets über Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, damit der Regelungsrahmen für das neue Typgenehmigungsverfahren vervollständigt wird, und dringt auf die rasche Umsetzung dieses Rahmens;

#### *Schieneverkehr*

106. unterstützt entschieden die neuen Forderungen der Kommission nach Vorschlägen für fehlende grenzüberschreitende Schienenverbindungen auf regionaler Ebene und begrüßt die Perspektive, die Klimaauswirkungen zu minimieren oder zu verringern; fordert die Kommission auf, diese Projekte weiter zu berücksichtigen und im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ sowie im Rahmen der Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr Ausschreibungen zu veröffentlichen, um die tatsächliche Wirksamkeit der unterschiedlichen Schienenverkehrsarten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Energieeffizienz im Verkehrssektor besser zu berücksichtigen;
107. unterstützt es, dass die Kommission Investitionen in Eisenbahninfrastruktur, insbesondere in fehlende und grenzüberschreitende Verbindungen, als vorrangig ansieht; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Eisenbahn insbesondere für den Gütertransport ein für den Massentransport geeignetes, leistungsstarkes und nachhaltiges Verkehrsmittel ist;
108. spricht sich dafür aus, die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene (Shift2Rail) zu vollziehen, indem die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger verbessert wird;
109. fordert mit Nachdruck ehrgeizige Vorschläge für die Richtlinie über den kombinierten Verkehr, durch die effizienter Güterverkehr besser gefördert und die Verlagerung auf Schienenverkehr und Binnenwasserstraßen unterstützt wird, um die Ziele bezüglich der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger für 2030 und 2050 zu verwirklichen, die in den zehn Zielen für ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes Verkehrssystem des Weißbuchs Verkehr von 2011 festgelegt sind;
110. fordert die Mitgliedstaaten, die Kommission und andere Interessenträger im Schienenverkehr auf, alle notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung des

gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail zu ergreifen, um die Integration moderner Technologien in innovative Schienenverkehrslösungen zu beschleunigen, die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern und die Position der europäischen Eisenbahnindustrie zu stärken;

111. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Richtlinie 2012/34/EU, die Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 und das vierte Eisenbahnpaket unverzüglich umfassend und wirksam umzusetzen, um für eine wettbewerbsorientierte Festlegung von Schienennutzungsgebühren zu sorgen, die einen fairen verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb ermöglichen;
112. fordert die Kommission auf, die Nachteile des Schienenpersonenverkehrs (z. B. in Bezug auf Besteuerung, Schienennutzungsgebühren, direkte und indirekte Subventionen) gegenüber anderen Verkehrsträgern zu prüfen und für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen;
113. bekräftigt die Bedeutung von Interoperabilität und Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern, von verbesserter Zuverlässigkeit und Lärmreduzierung und von nahtlosem multimodalem Verkehr;
114. betont, dass die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vollständig, wirksam und einheitlich umgesetzt werden muss, was sowohl der Güterbeförderung als auch der Industrie zugutekommen wird;

### ***Luftfahrt***

115. fordert die Kommission auf, die Effizienz der Luftfahrt zu verbessern, indem sie unter anderem für eine rasche Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Mitgliedstaaten sorgt, sich aktiv an der Arbeit der ICAO beteiligt, um für ehrgeizige internationale CO<sub>2</sub>-Standards zu sorgen, und angemessene Finanzmittel für das Gemeinsame Unternehmen für das Flugverkehrsmanagementsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) und die gemeinsamen Technologieinitiativen „Clean Sky“ zur Verfügung stellt;
116. weist darauf hin, dass der Luftraum ebenfalls Teil des EU-Binnenmarkts ist und dass jede durch seine ineffiziente Nutzung und durch unterschiedliche nationale Vorgehensweisen (z. B. operationelle Verfahren, Steuern, Abgaben usw.) bedingte Fragmentierung neben Beeinträchtigungen des übrigen Marktes und der Wettbewerbsfähigkeit der EU auch zu verlängerten Flugzeiten, Verspätungen, zusätzlichem Kraftstoffverbrauch und höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führt;
117. betont, dass die Luftfahrt angemessen, fair und wirksam zur Verwirklichung der Klimaziele für 2030 sowie der Ziele des Übereinkommens von Paris und somit auch zur Verwirklichung des Ziels für nachhaltige Entwicklung betreffend den Klimaschutz beitragen sollte;
118. nimmt den Beschluss über die Entwicklung eines globalen marktbasierten Mechanismus (MBM) für die internationale Luftfahrt zur Kenntnis, den die ICAO-Versammlung auf ihrer 39. Tagung gefasst hat; fordert die Kommission auf, den Beschluss einschließlich der freiwilligen Selbstverpflichtungen und Vorbehalte der Staaten zu beurteilen und die Fortschritte im Hinblick auf die internationale und nationale Umsetzung des

Beschlusses in den 67 Staaten, die sich zur freiwilligen Teilnahme an dem globalen MBM bereit erklärt haben, zu beobachten; fordert die Kommission auf, zeitnah der Frage nachzugehen, ob die Bestimmungen der Regelung für ein CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum geeignet sind, um die Zunahme der Emissionen in der Luftfahrt im Einklang mit den Zielen des Übereinkommens von Paris zu begrenzen; stellt fest, dass die ICAO-Regelung alle drei Jahre überarbeitet werden soll, damit sie ehrgeiziger und robuster gestaltet werden kann;

119. nimmt den Vorschlag der Kommission vom 3. Februar 2017 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zur Aufrechterhaltung der derzeitigen Einschränkung ihrer Anwendung auf Luftverkehrstätigkeiten und zur Vorbereitung der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus ab 2021 (COM(2017)0054) zur Kenntnis, in dem nahegelegt wird, dass die Anwendung des Emissionshandelssystems (EHS) der EU für die Luftfahrt auch künftig geografisch begrenzt bleibt; fordert die Kommission auf, das EU-EHS für den Zeitraum nach 2020 nochmals zu bewerten und zu überarbeiten, sobald mehr Klarheit bezüglich der Umsetzung des globalen MBM herrscht;
120. hält es für geboten, dass Anreize für die Nutzung der besten und kürzesten Flugstrecken gesetzt werden, damit gegenüber längeren Flugrouten, die ausgewählt werden, um einen bestimmten Luftraum zu höheren Kosten zu umfliegen, Treibstoff eingespart wird und schädliche Emissionen gesenkt werden;
121. erachtet es als äußerst wichtig, die Forschung in diesem Bereich unter anderem durch den Aufbau öffentlich-privater Partnerschaften weiter zu fördern, um Investitionen in Technologien zur Entwicklung einer nachhaltigen Luftfahrt zu verstärken, indem die Entwicklung leichter Flugzeuge, der Einsatz von Digital- und Satellitentechnologie zur besseren Verwaltung von Flugrouten sowie die Herstellung und Verwendung alternativer Kraftstoffe bzw. von Kraftstoffen der neuen Generation gefördert werden, insbesondere angesichts der Tatsache, dass es in der Luftfahrt kaum Alternativen zu herkömmlichen Flüssigkraftstoffen gibt;
122. fordert die Kommission auf, neue Möglichkeiten zu suchen, die Verbreitung von Flugzeugtreibstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu unterstützen, um die Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt zu verringern;
123. fordert die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtindustrie auf, die Erarbeitung weiterer Maßnahmen zur Förderung von intelligenten Initiativen im Hinblick auf die Reduzierung der Emissionen in der Luftfahrt von, zu und innerhalb von Flughäfen zu unterstützen;

#### *Seeverkehr*

124. nimmt die Bemühungen auf der Ebene der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschiffahrt zur Kenntnis und hält die IMO deshalb dazu an, unverzüglich eindeutige Emissionsreduktionsziele und -maßnahmen für Treibhausgase anzunehmen; betont jedoch, dass die an den Häfen der Union und auf Schiffsreisen zu und von Häfen der Union verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 2023 und so lange, bis es ein vergleichbares System im Rahmen der IMO gibt, dem EU-EHS unterliegen müssen; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Voraussetzungen für die Förderung der Nutzung alternativer Kraftstoffe wie Erdgas, Flüssiggas und Wasserstoff zu schaffen und die

Einbeziehung erneuerbarer Technologien (beispielsweise Segel, Batterien, Solarpaneele und Windmotoren) in der Seeschifffahrt zu fördern; betont in diesem Zusammenhang, dass Finanzierungsinstrumente auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten in Erwägung gezogen werden müssen, damit die Investitionen in umweltfreundliche Flotten aufgestockt werden;

125. betont, dass das EU-System zur Messung, Berichterstattung und Überprüfung kohärent geändert werden sollte, um es an das kürzlich angenommene Datenerfassungssystem der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) anzupassen, gleichzeitig jedoch Transparenz, Überprüfung und die Erfassung der tatsächlichen Verkehrsdaten beizubehalten, damit eine wirksame globale Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr sichergestellt wird, um das Ziel des Pariser Klimaschutzübereinkommens der COP 21 von „deutlich unter 2 °C“ zu erfüllen sowie die aktuellen Markthemmnisse für die Schiffskonstruktion und die betriebliche Effizienz abzubauen;
126. betont, dass die Richtlinie über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) uneingeschränkt umgesetzt und angewendet werden muss, einschließlich der Errichtung von LNG-Tankstellen entlang der TEN-V-Korridore und in Seehäfen; ist der Ansicht, dass die umfassendere Verwendung von LNG im Güterverkehr zur emissionsarmen Mobilität unter Berücksichtigung der langfristigen internationalen Klimaschutz- und Energieziele beitragen könnte;
127. hält es für notwendig, eine europäische Schwarzmeermakroregion einzurichten, damit die sich aus der grenzübergreifenden Zusammenarbeit in dieser Region ergebenden Möglichkeiten ausgeschöpft werden;
128. betont, dass innovative Finanzierungslösungen und der Einsatz der durch die Europäische Investitionsbank zur Verfügung stehenden Unterstützungsmaßnahmen für Investitionen hilfreiche Instrumente sein sollten, um Schiffseignern dabei zu helfen, die Anfangskosten für die Reduzierung von Treibhausgasen zu bewältigen und/oder abzudecken;
129. begrüßt die kürzlich erfolgte Annahme eines weltweiten Schwefelgrenzwerts von 0,5 % durch die IMO, der den Erwartungen zufolge weltweit 250 000 vorzeitige Todesfälle verhindern wird;
130. befürwortet die europaweite Einführung zusätzlicher SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete;
131. weist darauf hin, dass eine Reduzierung der Rußemissionen in der Seeschifffahrt, insbesondere in der Arktis, eine Grundvoraussetzung für die Begrenzung der Erderwärmung ist;
132. betont, dass der kombinierte Verkehr eine wichtige Rolle bei der Reduzierung von Emissionen spielen kann; nimmt die Vorschläge der Kommission für die Modernisierung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr (COM(2017)0648) zur Kenntnis, wodurch Anreize für die Verlagerung der Güterbeförderung auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen geschaffen werden sollten;

#### *Binnenwasserstraßen*

133. ist der Auffassung, dass zur Sicherstellung eines klimafreundlichen und leistungsstarken

Binnenschiffsverkehrs zusätzliche Maßnahmen benötigt werden; bekräftigt die große Bedeutung finanzieller Unterstützungsmaßnahmen für Innovationen in diesem Wirtschaftszweig, damit die Schiffe energieeffizienter werden und die Umwelt während der Ausführung von Infrastrukturarbeiten geschont wird;

134. fordert die Kommission auf, 2018 eine Überprüfung der Richtlinie über Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS)<sup>1</sup> vorzulegen, um die Nutzung von RIS zur Verringerung der Emissionen auf Binnenwasserstraßen zu fördern, und eine EU-weite Rechtsgrundlage für den grenzüberschreitenden Datenaustausch zu schaffen, die die umfassende Umsetzung grenzüberschreitender RIS und die digitale Integration mit anderen Verkehrsträgern ermöglicht;
135. betont, dass der Binnenschiffsverkehr in Europa gefördert und genutzt werden sollte, und fordert die Kommission auf, finanzielle Unterstützung für die Reinigungsarbeiten bei gesunkenen Schiffen bereitzustellen, da diese Operationen kostspielig sind und die Aussichten auf regionale Entwicklung und die Zunahme der Binnenschiffahrt und des Binnenschiffsverkehrs im Binnenmarkt zu berücksichtigen sind;
136. legt der Kommission und den Mitgliedstaaten nahe, Maßnahmen zur Nutzung von Wind- und Solarenergie sowie zur umweltfreundlicheren Gestaltung der Motoren und Kraftstoffe von Binnenschiffen vorzulegen, indem sie unter anderem bewährte Verfahren der technologischen Vorreiter zeigen und die Finanzierung sauberer Binnenwasserstraßen über den bestehenden Abwrackfonds und die Instrumente des EFSI und der EIB unterstützen;
137. betont, dass angesichts der tatsächlichen Marktbedürfnisse eine starke Unterstützung auf EU-Ebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene erforderlich ist, um dafür zu sorgen, dass eine ausreichende Anzahl Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes innerhalb angemessener Abstände mit Infrastruktur für alternative Energiequellen und öffentlich zugänglichen Auftank- und Lagermöglichkeiten für Binnenschiffe ausgestattet wird;

o

o o

138. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).