

## Nachhaltige Mobilität

[Stand November 2018]



### I. Zentrale legislative Vorhaben auf europäischer Ebene

#### Clean Vehicles Directive (Mobilitätspaket II, 2017/0291/COD)

- Neue Vergabevorschriften für Kauf, Leasing und Miete von Fahrzeugen durch die öffentliche Hand sowie für Dienstleister mit öffentlichem Auftrag (kommunale Verkehrsbetriebe, ÖPNV-Dienstleister).
- Kernargument der Kommission: „active market push through stimulation of minimum demand“; Paradigmenwechsel von bisheriger Rahmenrichtlinie zur aktiven Marktsteuerung.
- Mindestens 50 % der Gesamtvergaben in Deutschland müssen spezifisch definierte „saubere Fahrzeuge“ sein, davon wiederum 70 % komplett emissionsfrei.
- Bis 2025 liegt diese Quote speziell für Busse ebenfalls bei 50 %, bis 2030 bei 75 % (davon wiederum die Hälfte emissionsfrei, bis 2030 66 %).
- Komplexe Berechnung: Nur komplett emissionsfreie Fahrzeuge zählen als „1 Fahrzeug“, Hybridfahrzeuge werden mit dem Faktor 0,5 gewertet, „low-emission-vehicles“ mit bspw. Gasantrieb oder synthetischem Kraftstoff mit dem Faktor 0,66.
- Nachrüstungen auf einen dieser Standards werden ebenfalls gezählt.
- Zentrale Fragestellung aus kommunaler Perspektive:
  - Ist die notwendige Technologie rechtzeitig und bezahlbar lieferbar?
  - Wie werden diese nationalen Quoten in den Regionen/Kommunen durchdekliniert?  
Wie verhält sich die pol. Verantwortung (Bund) zur Umsetzung (Kommunen)?
- Parlamentarisches Verfahren durch EP-Beschluss vom 25.10.2018 beendet; Verhandlung zwischen Parlament und Rat stehen aus, der Rat hat allerdings noch keine gemeinsame Verhandlungsposition festgelegt.

#### CO<sub>2</sub>-Standards bei leichten und schweren Fahrzeugen

##### (Mobilitätspaket II und III, 2017/0293/COD und 2018/0143/COD)

- Am 3. Oktober 2018 beschloss das Europäische Parlament einen neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwert für leichte Fahrzeuge. Demnach soll der bestehende CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 g/km im Jahre 2021 bis 2030 um weitere 40 % sinken. Außerdem soll der Anteil von Elektro- oder Hybridfahrzeugen, die ab 2030 neu verkauft werden, bei 35 % liegen.

- Die Kommission hatte ursprünglich 30 %, der Umwelt-Ausschuss (ENVI) 45 % vorgeschlagen. Dieses Vorhaben muss allerdings noch mit dem Rat der Europäischen Union verhandelt werden. Die Umweltminister der Mitgliedsstaaten legten bereits eine gemeinsame Position von 35 % Reduktion bis 2030 fest.
- Außerdem hatte die Kommission im Mai 2018 zum ersten Mal die Einführung solcher Grenzwerte auch bei schweren Nutzfahrzeugen vorgeschlagen. Der ENVI-Ausschuss schlug dazu am 18. Oktober vor, dass die Hersteller von LKW deren Emission bis zum Jahr 2030 um 35 % senken müssen und ab 2025 50 % der Stadtbusse elektrisch betrieben werden sollen.

## II. Weitere nicht-legislative Initiativen der Kommission

Die europäische Kommission hat diese gesetzgeberischen Vorhaben ihrer beiden jüngsten Mobilitätspakete von November 2017 und Mai 2018 in begleitende „weiche“ Mitteilungen mit strategischen Anregungen an den Rat und das Parlament eingebettet. Die wichtigsten davon sind:

### Aktionsplan zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Mobilitätspaket II)

- Die Mitteilung 2017/652/COM ergänzt die bestehende Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Darin wird das Ziel ausgegeben, in den Kernkorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine solche Infrastruktur aufzubauen. Dazu werden die Mittel für entsprechende CEF-Förderungen (s. unten) erhöht. Auf die Schaffung von Ladepunkten und Vorverkabelungen in Wohnhäusern und Unternehmen solle gemeinsam hingewirkt werden, um Privatnutzer und die Wirtschaft mit in Verantwortung zu nehmen.
- Das Parlament nahm kürzlich einen Bericht des bayrischen Abgeordneten Ismail Ertug (SPD) zu dieser Mitteilung an, in der das Parlament eine Überarbeitung der Richtlinie von 2014 anregt. Die EU-Mittel zur Förderung einer solchen Infrastruktur seien bislang unzureichend. Infrastrukturen in städtischen und regionalen Verkehrsknoten sowie die Rolle des Kollektivverkehrs sollten laut des Berichts künftig eine stärkere Rolle spielen. Ebenfalls seien die nationalen Energiebesteuerungen zu prüfen.
- In Ergänzung beinhalte das dritte Mobilitätspaket auch einen sogenannten „strategischen Aktionsplan“ für Batterien, in dem die Kommission den Aufbau einer Batteriezellenproduktion in Europa als Ziel ausgibt und u.a. entsprechende Forschungs- und Innovationsförderungen (via Horizont Europe) ankündigt.

### Strategie zur vernetzten und automatisierten Mobilität (Mobilitätspaket III)

- In ihrer Mitteilung 2018/0283/COM schlägt die Kommission Maßnahmen vor, mit denen Europa weltweit Vorreiter für vernetzte und automatisierte Mobilität werden soll.
- Dazu gehören u. a. ein delegierter Rechtsakt zur Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, die Harmonisierung von ad-hoc-Sicherheitsprüfungen für automatisierte Fahrzeuge sowie eine vollständige Digitalisierung des Informationsaustausches im Güterverkehr.
- Bei Langstrecken-LKW, innerstädtischer Logistik, der Müllabfuhr sowie im ÖPNV sieht die Kommission bereits mittelfristig Potential für eine Teilautomatisierung und regt vorbereitende legislative Maßnahmen an.

- Zur Zeit ist eine entsprechende Konsultation geöffnet, mit der u. a. Einschätzungen zu den Problemstellungen Verkehrssicherheit, Datenschutz und Cybersecurity gesammelt werden.

### III. Rahmen

Diese Mobilitätspakete sind wiederum eingebettet in das Luftqualitäts- und Planungsregime der EU:

#### Ambient Air Quality Directives (2008/50/EG und 2004/107/EG)

- Diese Rahmenrichtlinien definieren ein Maximum an zulässiger Luftbelastungen in der Umgebungsluft innerhalb der EU. In diesen Rechtsakten sind Schwellenwerte für spezifische Schadstoffe wie Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub mit einer Partikelgröße bis 10 µm (PM<sub>10</sub>) oder einer Partikelgröße bis 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>) festgelegt. Diese werden in Stunden oder Jahreswerten beschrieben und dürfen für die verschiedenen Schadstoffen nur eine bestimmte Anzahl an Tagen im Jahr überschritten werden. Einheitliche Standards zur Messung dieser Werte und Informationspflichten gegenüber der Bevölkerung sind ebenfalls definiert.
- Diese Richtlinien bilden den Gegenstand eines 2015 u. a. gegen Deutschland gestarteten Vertragsverletzungsverfahrens. Im Mai 2018 verklagte die EU-Kommission Deutschland und weitere Mitgliedsstaaten letztendlich vor dem Europäischen Gerichtshof. Insbesondere der Stickstoffdioxid-Wert werde in zahlreichen Großstädten dauerhaft zu oft überschritten, geeignete Maßnahmen der Bundesregierung seien bislang nicht zu erkennen.
- Diese Richtlinien sind ebenfalls eine Grundlage für die Fahrverbotsurteile in Stuttgart, Frankfurt und Berlin.

#### Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

- Der SUMP ist ein von der EU entwickelt und unterstütztes Planungsinstrument, um Kommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität zu unterstützen. Alle urbanen Zentren in der EU sind angehalten, mittels eines solchen nachhaltigen Mobilitätsplanes einen konkreten Fahrplan für den Verkehrswandel in den entsprechenden funktionalen Räumen zu entwickeln.
- Zentrale Bestandteile eines SUMP sind u. a. die Benennung einer langfristigen Vision und eines konkreten Umsetzungsplanes, ein partizipatives Verfahren beim Aufstellen des Planes, eine ausgeglichene und integrierte Berücksichtigung aller Verkehrsträger und neuer Mobilitätsformen, Bewertungen zu aktueller und zukünftiger Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems sowie die Sicherstellung eines fortwährenden Monitorings der Umsetzung des Planes.

### IV. Förderinstrumente

- Zentrales Element der europäischen Verkehrsförderung ist das direkt von der EU verwaltete Programm „**Connecting Europe Facility**“ (CEF). Dieses Programm enthält neben dem Verkehrsbereich auch eine Energie- und Telekommunikationssparte, wobei ersterer den größten Teil ausmacht. In der laufenden Förderperiode hat dieser ein Volumen von ca. 23 Mrd. Euro, der überwiegend zur Vollendung des multimodalen transeuropäischen

Verkehrsnetzes TEN-V mit seinen neun Kernkorridoren (u. a. „unser“ Rhein-Alpen-Korridor) eingesetzt wird.

- In der Region wird z. Z. die Planung der Regionaltangente West aus CEF-Mitteln kofinanziert (7,65 Mio. EU-Zuschuss)
- Die CEF soll auch ab 2021 weiter fortgesetzt werden. Im Laufe der aktuellen Verhandlungen zu diesem neuen Programm zeichnet sich ab, dass multimodaler und vernetzter Verkehr, urbane Knoten sowie alternative Antriebsarten/Infrastrukturen neben der klassischen Infrastrukturfinanzierung mehr Gewicht erfahren könnten.
- Allerdings sieht der aktuelle Kommissionsvorschlag für 2021 bis 2027 ein de facto zugängliches Budget von lediglich 12,8 Mrd. Euro vor, weil aus dem offiziellen Topf von 30,6 Mrd. Euro 11,3 Mrd. für Kohäsionsländer (strukturschwach) und 6,5 Mrd. Euro für militärisch-zivile Doppelnutzung reserviert sind. Wir haben im Rahmen der Interessensvertretung für eine Erhöhung des Budgets stark gemacht, das auch gut entwickelte und damit oft in Sachen nachhaltiger Verkehr besonders geforderte Regionen Förderperspektiven bietet. Mehr dazu in unserer [CEF-Stellungnahme](#).