

Wissenschaftliche Studie für den TRAN-Ausschuss – Erwartete Auswirkungen des Pakets „Fit für 55“ auf Konnektivität und Mobilität in Europa



WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

- Mit dem Paket „Fit für 55“ sollen die Ziele des Europäischen Klimagesetzes erreicht werden: Verringerung der Netto-Treibhausgasemissionen um 55 % bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050. Das Paket umfasst **elf Rechtstexte, die für den Verkehrssektor relevant sind**. Dabei handelt es sich um fünf horizontale und sechs verkehrsträgerspezifische Reformen.
- **In der Studie werden die voraussichtlichen Auswirkungen der verkehrsbezogenen Rechtsvorschriften im Rahmen von „Fit für 55“ auf Konnektivität und Mobilität bewertet.** Die Analyse umfasst die verkehrsträgerspezifische, geografische, wirtschaftliche, soziale und technologische Dimension und stützt sich auf operative Begriffsbestimmungen von Konnektivität und Mobilität, um zu bewerten, wie frühere Reformen und das Paket „Fit für 55“ zusammen zu Veränderungen von Dynamik und Trends beitragen.
- Die politischen Entscheidungsträger **sollten weiterhin auf Kompromisse im Hinblick auf Konnektivität und Mobilität hinarbeiten, und berücksichtigen, dass eine Dekarbonisierung mit einer Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Konnektivität und Mobilität einhergehen kann.**
- Die Umsetzung der verkehrsbezogenen Rechtsvorschriften im Rahmen von „Fit für 55“ durch die Mitgliedstaaten sollte durch EU-Mittel unterstützt werden, mit denen die ungleiche Verteilung der Auswirkungen in Bezug auf den Verkehr (und die Lebenshaltungskosten) auf die verschiedenen demografische Gruppen, auch entlang der Dimensionen Zeit und Raum, angegangen wird. Die EU-Mittel dürften auch die Verwirklichung der Ziele für die Verkehrsverlagerung erleichtern.

Das vorliegende Dokument ist die Zusammenfassung der Studie zu den erwarteten Auswirkungen des Pakets „Fit für 55“ auf Konnektivität und Mobilität in Europa. Die vollständige Studie ist in englischer Sprache unter folgendem Link abrufbar: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik
Generaldirektion Interne Politikbereiche

Autoren: Hugh GARDNER, Marco BRAMBILLA, David MATHEUS, Giorgio RANDO (Ecorys),
Stefan GREBE, Dagmar NELISSEN, Maarten DE VRIES und Stuart ROSS (CE Delft)

PE 752.457 – November 2024

Das Paket „Fit für 55“ und seine verkehrspolitische Dimension

Das Paket „Fit für 55“ zielt darauf ab, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Es besteht aus **19 Rechtstexten**, die zu den Klimazielen beitragen sollen, **von denen elf eine verkehrspolitische Dimension aufweisen.**

Fünf horizontale Reformen zielen darauf ab, den Zugang zur Lade- oder Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe sicherzustellen, den Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 zu erhöhen und die sozialen Auswirkungen und Verteilungseffekte des EU-Emissionshandelssystems (EHS) im Straßenverkehr anzugehen. **Sechs spezifische Reformen für den Straßen-, See- und Luftverkehr** tragen ebenfalls zu den Klimazielen bei. Für den **Straßenverkehr** werden mit den neuen Vorschriften schrittweise Ziele für die Reduzierung der Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen sowie ein Ziel zur Reduzierung um 100 % bei neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bis 2035 eingeführt. Für den **Seeverkehr** wurde das EU-EHS parallel zur Förderung der Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe auf diesen Verkehrsträger ausgeweitet. Für den **Luftverkehr** zielen die einschlägigen Rechtstexte darauf ab, den ökologischen Fußabdruck durch ein System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt mit dem EU-EHS zu verringern und eine breite Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe zu ermöglichen.

In dieser Studie werden die voraussichtlichen Auswirkungen der verkehrspolitischen Dimension des Pakets „Fit für 55“ auf Konnektivität und Mobilität in der EU bewertet.

Verkehrsanbindung und Mobilität

Konnektivität und Mobilität sind Konzepte, die mit der Leistung von Verkehrsnetzen verknüpft sind. Konnektivität bezieht sich auf die Verfügbarkeit von Infrastrukturen und Dienste und deren Integration für nahtloses Reisen. Mobilität bezieht sich auf die Leichtigkeit und Effizienz der Personen- und Güterbeförderung. Im Rahmen der Politikgestaltung der EU ist Mobilität ein nachfrageorientiertes Konzept, während der Schwerpunkt der Konnektivität auf der Schaffung hochwertiger Dienste und integrierter Netze liegt. In dieser Studie wird **Konnektivität als die physischen und betrieblichen Merkmale von Verkehrsnetzen** betrachtet, die den Personen- und Warenverkehr (d. h. die Bereitstellung von Verkehrsmitteln) ermöglichen. **Die Mobilität ist ein Maß dafür, wie gut das Verkehrssystem den Bedürfnissen der Nutzer** (d. h. der Verkehrsnachfrage) **gerecht wird**, wozu auch die Möglichkeit gehört, wirksam und effizient an ein Ziel zu gelangen.

Bewertung der verkehrsbezogenen Rechtstexte im Rahmen von „Fit für 55“

In der Bewertung wurden die Auswirkungen auf die Verkehrsträger zur Beförderung von Personen und Gütern im Straßen-, See- und Luftverkehr hervorgehoben und das **transformative Potenzial des Pakets „Fit für 55“** betont. Die Auswirkungen sind sowohl bereichsübergreifend als auch verkehrsträgerspezifisch; und sie sind vor allem wirtschaftlicher und sozialer Natur. Insgesamt erfordert das Paket „Fit für 55“ **koordinierte politische Anstrengungen, erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und eine sorgfältige Abwägung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen**, um einen gerechten und effizienten Übergang in den Bereichen Konnektivität und Mobilität sicherzustellen.

Im **Straßenverkehr** dürften strengere CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge deutlich vorantreiben. Es bestehen weiterhin Herausforderungen bei der Sicherstellung der Erschwinglichkeit für einkommensschwächere Gruppen und beim Aufbau eines angemessenen Ladeinfrastrukturnetzes. Der Markt für emissionsfreie und emissionsarme Gebrauchtfahrzeuge steht vor Herausforderungen

wie der begrenzten Lebensdauer der Batterien und dem ungewissen Wiederverkaufswert, wodurch potenzielle Käufer abgeschreckt werden und die Bemühungen um eine stärkere Verbreitung erschwert werden. Mit dem Klima-Sozialfonds werden die unerwünschten Auswirkungen der Ausweitung des EHS angegangen.

Die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge wird erhebliche Investitionen in die spezielle Lade- und Betankungsinfrastruktur erfordern. Subventionsregelungen zur Senkung des Kaufpreises sind für die Verkehrsunternehmen nach wie vor von Bedeutung.

Im **Seeverkehr** zielen die Einbeziehung von Fahrten in das EHS und die Einführung strengerer Grenzwerte für die Treibhausgasintensität darauf ab, die Emissionen zu senken. Dadurch kommt es allerdings auch zu einem Anstieg der Betriebskosten der betroffenen Schiffe, was zu höheren Beförderungskosten für Fahrgäste führt. Höhere Preise könnten die Fahrgäste dazu veranlassen, andere Verkehrsträger zu wählen, sofern sie dazu die Möglichkeit haben. Größere Änderungen in der Praxis (z. B. eine Verlangsamung von Schiffen oder Änderungen der Anlaufhäfen) sind nicht zu erwarten.

Die überarbeitete EHS-Richtlinie und die FuelEU-Maritime-Verordnung haben ähnliche Auswirkungen auf den Seefrachtverkehr, wodurch die Kosten für den Schiffsbetrieb und die Frachtkosten steigen. Höhere Frachtkosten dürften aufgrund ihrer geringen Auswirkungen auf die Endpreise nicht zu erheblichen Kostensteigerungen führen. Die Auswirkungen auf die Konnektivität können für Frachtschiffe geringer ausfallen, da mehr Möglichkeiten bestehen, die Geschwindigkeit zu drosseln, um den Kraftstoffverbrauch zu senken, oder die Einhaltung der Vorschriften zu umgehen, indem Häfen angelaufen werden, die nicht in den Geltungsbereich der Gesetzgebung fallen. Dies könnte Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Anschlussverbindungen in EU-Häfen haben, die dementsprechend Verkehr verlieren.

Im **Luftverkehr** werden die Passagiere wahrscheinlich mit höheren Ticketpreisen und einer Verlagerung hin zu günstigeren Alternativen konfrontiert sein, da der Sektor Verpflichtungen zur Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und zur schrittweisen Abschaffung kostenloser EHS-Zertifikate unterliegt. Erhebliche Investitionen in die Produktion und Infrastruktur nachhaltiger Flugkraftstoffe sind für die Dekarbonisierung von entscheidender Bedeutung. Zu den Konnektivitätseffekten kann eine geringere Flugfrequenz auf bestimmten Strecken gehören.

Der Luftfrachtverkehr unterliegt ähnlichen Maßnahmen. Eine (begrenzte) Erhöhung der Frachtkosten dürfte die Nachfrage kaum senken. Eine erhebliche Verzerrung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Drehkreuzen außerhalb des EWR ist unwahrscheinlich.

Politische Empfehlungen

- Im Rahmen der EU-Politik muss und sollte weiterhin auf Kompromisse im Hinblick auf Konnektivität und Mobilität hingearbeitet werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass eine Dekarbonisierung in den meisten Fällen mit einer Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Konnektivität und Mobilität einhergehen kann.
- Die Umsetzung der derzeitigen EU-Verkehrsvorschriften im Zusammenhang mit dem Paket „Fit für 55“ durch die Mitgliedstaaten muss weiterhin unterstützt werden, wobei ein besonderes Augenmerk auf umfassende Finanzierungsstrategien zu legen ist, mit denen die ungleiche Verteilung der verkehrsbezogenen Auswirkungen auf die verschiedenen demografische Gruppen, auch entlang der Dimensionen Zeit und Raum, angegangen wird. Es muss betont werden, dass politische Maßnahmen und Finanzmittel erforderlich sind, damit die Verwirklichung der Ziele für die Verkehrsverlagerung gefördert wird.
- Dabei muss sichergestellt sein, dass die Mitgliedstaaten die Ziele der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und der TEN-V-Verordnung für die

Ladeinfrastruktur erreichen. Die Bewertung ihrer zweijährlichen Fortschrittsberichte wird dazu beitragen, zu überprüfen, ob die Ziele erreicht werden.

- **Die Kosten der Batterieherstellung und Probleme in der Lieferkette** sollten überwacht werden, und es sollte sichergestellt werden, dass der Straßenverkehr einen Anpassungsprozess durchläuft, sodass die im Rahmen der Europäischen Batterieallianz und der Verordnung über Batterien festgelegten Wege und Maßnahmen befolgt werden.
- Es sollte sichergestellt werden, dass **die Erschwinglichkeit sauberer Fahrzeuge** durch die Klima-Sozialpläne **gefördert** wird, insbesondere in einkommensschwachen Mitgliedstaaten. Der Schwerpunkt sollte auf i) der Finanzierung von Käufen sauberer Fahrzeuge und ii) der **Förderung von Forschung und Innovation** im Bereich sauberer Personenkraftwagen für Langstrecken mithilfe des Innovationsfonds und von Horizont Europa liegen.
- Die Auswirkungen der EU-Vorschriften auf kleinere Schiffe sollten bewertet und **der Kurzstreckenseeverkehr unterstützt** werden, **um eine Verkehrsverlagerung zu verhindern**. Die Strategien sollten aktualisiert werden, um eine kostenbedingte Umgehung von EU-Häfen zu verhindern und die internationalen Maßnahmen im Hinblick auf Treibhausgase und Sicherheit im Zusammenhang mit dem Seeverkehr zu stärken.
- **Die rechtzeitige Versorgung mit erneuerbaren Schiffskraftstoffen sollte sichergestellt werden**, und es sollte klargestellt werden, wie die Einnahmen aus dem EHS und FuelEU die Dekarbonisierungsbemühungen unterstützen werden.
- **Regionalflughäfen mit einem hohen Anteil von Billigfluggesellschaften könnten relativ stark betroffen sein**. Daher sollten die Schienenverbindungen zwischen Städten, die von diesen Regionalflughäfen angeflogen werden, verbessert und die Mobilität im Schienenverkehr gestärkt werden, indem Herausforderungen im Zusammenhang mit einheitlichen Buchungssystemen und Fahrgastrechten angegangen werden. **Es sollten Untersuchungen durchgeführt werden, um die Einkommensgruppen zu ermitteln, die am stärksten von den gestiegenen Preisen von Flugtickets innerhalb des EWR betroffen sind**.
- Es sollten weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen gefördert werden, indem auf eine stärkere Klimapolitik für die Luftfahrt in Drittländern gedrängt wird, um die Wettbewerbsfähigkeit der Drehkreuze in der EU zu erhalten. Die Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte in Gebieten in äußerster Randlage gefördert werden, um die Auswirkungen auf die Konnektivität abzumildern und die günstigen Bedingungen für die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen in diesen Gebieten zu nutzen.

Weitere Informationen

Diese Zusammenfassung ist in den folgenden Sprachen verfügbar: Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch. Die Studie – die in englischer Sprache vorliegt – und die Zusammenfassungen können abgerufen werden unter: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

Weitere Informationen über Studien der Fachabteilung für den TRAN-Ausschuss: <https://research4committees.blog/tran/>

Folgen Sie @PolicyTRAN

Haftungsausschluss und Urheberrechtsschutz: Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern das Europäische Parlament vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird. © Europäische Union, 2024.

© Bild auf Seite 1 unter Lizenz von Adobe Stock verwendet.

Verwaltungsrat (Forschung): Davide PERNICE, Ariane DEBYSER Editionsassistentz: Mariana VÁCLAVOVÁ

Kontakt: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar: www.europarl.europa.eu/supporting-analyses