

GEMEINSAME VERKEHRSPOLITIK: ÜBERBLICK

Seit mehr als 30 Jahren ist die Verkehrspolitik Bestandteil der gemeinsamen Politik der EU. Neben der Öffnung der Verkehrsmärkte und der Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes gewinnt das Modell der „nachhaltigen Mobilität“ zunehmend an Bedeutung – insbesondere vor dem Hintergrund der stetig steigenden Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors, die die Verwirklichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union zu gefährden drohen.

RECHTSGRUNDLAGE UND ZIELE

Die Rechtsgrundlage bilden Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g und Titel VI des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Die Mitgliedstaaten hoben die Bedeutung einer gemeinsamen Verkehrspolitik bereits im [Vertrag von Rom](#) hervor und widmeten dem Thema einen eigenen Titel. Der Verkehr war somit einer der ersten gemeinsamen Politikbereiche der Gemeinschaft. Die Priorität lag zunächst auf der Errichtung eines Verkehrsbinnenmarktes, der Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und der Öffnung der Verkehrsmärkte. Im Zuge der Öffnung der Verkehrsmärkte ist es unerlässlich, sowohl innerhalb der einzelnen Verkehrsträger als auch zwischen ihnen faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Aus diesem Grund hat die Harmonisierung im Laufe der Zeit eine immer größere Bedeutung erlangt und erstreckt sich nun auf die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die technischen, sozialen und steuerlichen Rahmenbedingungen, unter denen die Verkehrsdienstleistungen erbracht werden.

Im Weißbuch aus dem Jahr 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ ([KOM\(2011\)0144](#)) wurde die Rolle hervorgehoben, die der Verkehrssektor bei der Senkung der Treibhausgasemissionen in der EU spielt, und eine Senkung der Emissionen im Verkehrssektor (ohne den internationalen Seeverkehr) für den Zeitraum von 2008 bis 2030 um 20 % und für den Zeitraum von 1990 bis 2050 um mindestens 60 % gefordert. Für den internationalen Seeverkehr wurde zudem empfohlen, die Emissionen bis 2050 um 40 % gegenüber dem Stand von 2005 zu senken. Ferner wurde in dem Weißbuch gefordert, dass der Anteil nachhaltiger CO₂-armer Kraftstoffe im Flugverkehr bis 2050 auf 40 % erhöht wird, und dafür plädiert, die Nutzung von mit konventionellen Kraftstoffen betriebenen Pkw im Stadtverkehr bis 2030 zu halbieren und bis 2050 vollständig einzustellen.

Diese Zielvorgaben bleiben deutlich hinter den im Dezember 2015 bei der Klimaschutzkonferenz in Paris (COP 21) vereinbarten Zielen zurück. Diese Überlegung floss in den Aktionsplan der Kommission ([COM\(2019\)0640](#)) mit dem Titel „[Der europäische Grüne Deal](#)“ ein, der über die übergreifenden Ziele (beispielsweise die nachhaltige und intelligente Mobilität) hinausgeht und auch die übergeordneten Ziele des Klimagesetzes beinhaltet. Klimapolitische Zusagen werden dadurch zu rechtlichen Verpflichtungen. Mit Blick auf das Klimaneutralitätsziel der EU muss der Verkehrssektor seine CO₂-Emissionen bis 2050 um 90 % senken. Am 9. Dezember

2020 legte die Kommission eine Mitteilung mit dem Titel „[Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen](#)“ vor. In der Strategie werden die Schritte zur Transformation des Verkehrssystems der EU im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der europäischen Digitalstrategie dargelegt. Bei dieser Transformation wird das Ziel verfolgt, den Verkehrssektor nachhaltiger, digitaler und widerstandsfähiger zu machen.

ALLGEMEINE POLITISCHE LEITLINIEN

Der Weg für eine gemeinschaftliche Gesetzgebung für den Verkehrssektor wurde erst durch eine Untätigkeitsklage des Parlaments gegen den Rat freigemacht. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seinem Urteil vom 22. Mai 1985 in der [Rechtssache 13/83](#) den Rat aufgefordert, tätig zu werden und die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik in die Wege zu leiten.

Am 2. Dezember 1992 nahm die Kommission ihr Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik an ([KOM\(1992\)0494](#)). Das war ein entscheidender Schritt zur nachhaltigen Mobilität. Im Weißbuch vom 22. Juli 1998 mit dem Titel „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der Europäischen Union“ ([KOM\(1998\)0466](#)) wird auf die erheblichen Unterschiede bei der Erhebung von Gebühren für Verkehrsdienstleistungen zwischen den Mitgliedstaaten aufmerksam gemacht, die Wettbewerbsverzerrungen beim intra- und intermodalen Verkehr zur Folge hatten.

UMSETZUNG

Im Weißbuch vom September 2001 mit dem Titel „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ([KOM\(2001\)0370](#)) analysierte die Kommission die Herausforderungen des Sektors im Hinblick auf die damals bevorstehende Osterweiterung der EU. Die Kommission schlug ein Paket von 60 Maßnahmen vor, um das Wirtschaftswachstum und den Anstieg des Verkehrsaufkommens voneinander zu entkoppeln, dem ungleichmäßigen Wachstum der verschiedenen Verkehrsträger entgegenzuwirken, ein Aktionsprogramm zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit voranzutreiben, die Fahrgastrechte zu konsolidieren und durch die Harmonisierung der Entgeltgrundsätze für Kostentransparenz zu sorgen.

Darüber hinaus hat die EU mit dem europäischen Satellitennavigationssystem Galileo, dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und dem Programm SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research – Forschung zum Flugverkehrsmanagementsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum) zur Verbesserung der Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement einige anspruchsvolle Technologieprojekte auf den Weg gebracht.

Im Juni 2006 legte die Kommission eine Halbzeitbilanz zum Weißbuch aus dem Jahr 2001 mit dem Titel „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ ([KOM\(2006\)0314](#)) vor. Sie hatte bereits ihre Auffassung geäußert, dass die im Jahr 2001 geplanten Maßnahmen nicht ausreichten, um die formulierten Ziele zu erreichen, weshalb neue Instrumente geschaffen wurden.

Im Juli 2008 stellte die Kommission das Paket „Ökologisierung des Verkehrs“ vor, das eine Strategie zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs umfasste. Das Paket enthielt drei Mitteilungen und einen Vorschlag der Kommission für die Überarbeitung der [Richtlinie 1999/62/EG](#), die auch als „Eurovignetten-Richtlinie“ bekannt ist (siehe die Kurzdarstellung mit dem Titel „Straßentransport: Harmonisierung der Rechtsvorschriften“ [3.4.3](#)).

Die Ergebnisse der Debatte über die langfristige Zukunft des Verkehrs (20 bis 40 Jahre vorausblickend), die mit dem Weißbuch von 2001 angestoßen wurde, wurden in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ ([KOM\(2009\)0279](#)) vorgestellt.

Zu den zehn Zielen des Weißbuchs aus dem Jahr 2011 gehörte die von der Kommission vorgesehene Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums durch Beseitigung aller noch bestehenden Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen, durch Vorantreiben des Integrationsprozesses und durch Förderung der Herausbildung multinationaler und multimodaler Betreiber. Am 1. Juli 2016 legte die Kommission in Form eines Arbeitspapiers ([SWD\(2016\)0226](#)) einen Bericht über die bei der Umsetzung des Zehnjahresprogramms des Weißbuchs aus dem Jahr 2011 erzielten Fortschritte vor. In Anhang II ist eine umfassende Bewertung der bis zu diesem Zeitpunkt unternommenen Aktivitäten enthalten.

A. Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Mit der [Richtlinie 92/106/EWG des Rates](#) (Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr) vom Dezember 1992 wurden gemeinsame Regeln für den kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten festgelegt. Sie ist eines der wichtigsten Rechtsinstrumente der EU zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs und zur Verlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger (Schiene, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt statt Straßenverkehr) und verfolgt das Ziel, negative externe Auswirkungen und CO₂-Emissionen zu verringern.

Im Jahr 2016 veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ ([COM\(2016\)0501](#)), in der sie Maßnahmen zur Beschleunigung der Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssektors vorschlug.

Im Dezember 2020 stellte die Kommission ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zusammen mit einem Aktionsplan mit 82 Initiativen als Richtschnur für das Vorgehen im Zeitraum bis 2024 vor ([COM\(2020\)0789](#)). Die Strategie enthält einen Fahrplan mit zehn in Zwischenziele unterteilten Leitinitiativen, mit dem Europa sicher auf den Weg in eine nachhaltige und intelligente Zukunft der Mobilität gebracht werden soll. Ein Zwischenziel ist beispielsweise, dass bis 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein sollen.

Im Juli 2021 legte die Kommission mehrere Legislativvorschläge und Überprüfungen im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs vor, die mit dem Ziel des Grünen Deals im Einklang stehen, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Einige der Vorschläge sind im Folgenden angeführt:

- Vorschlag für die Überarbeitung des Emissionshandelssystems (EHS)^[1] (einschließlich Luft- und Seeverkehr): Der am 16. Mai 2023 im Amtsblatt veröffentlichte endgültige Rechtsakt ([Richtlinie \(EU\) 2023/959](#)) umfasst ambitioniertere Ziele für die Senkung der Emissionen, die erstmalige Aufnahme des Seeverkehrs in das System, die schrittweise Abschaffung kostenloser Zertifikate für den Luftverkehr und die Industrie ab 2026 und die Schaffung eines separaten EHS für den Straßenverkehr.
- Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Der endgültige Rechtsakt ([Verordnung \(EU\) 2023/1804](#)) wurde am 22. September 2023 im Amtsblatt veröffentlicht und umfasst ein Maßnahmenpaket für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den EU-Mitgliedstaaten, das den Weg für mehr emissionsfreie Mobilität in Europa ebnet.
- Vorschlag für eine neue Verordnung über nachhaltige Flugkraftstoffe (Initiative „ReFuelEU Aviation“): Mit dem endgültigen Rechtsakt ([Verordnung \(EU\) 2023/2405](#)), der am 31. Oktober 2023 im Amtsblatt veröffentlicht wurde, werden harmonisierte Vorschriften festgelegt, um den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe durch Luftfahrzeugbetreiber sowie den Vertrieb nachhaltiger Flugkraftstoffe auf Flughäfen der Union zu stärken, um die Emissionen aus dem Luftfahrtsektor zu verringern.
- Vorschlag für eine neue Verordnung über nachhaltige Schiffskraftstoffe (FuelEU „Maritime Initiative“): Der endgültige Rechtsakt ([Verordnung \(EU\) 2023/1805](#)) wurde am 22. September 2023 im Amtsblatt veröffentlicht und umfasst einheitliche Vorschriften zur Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das EU-Häfen anläuft oder aus diesen ausläuft, und zur Einführung einer Verpflichtung für Schiffe, in EU-Häfen die Landstromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen.
- Vorschlag zur Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen: Ziel war die Festlegung strengerer Emissionsgrenzwerte und die schrittweise Abschaffung von (neuen) Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis 2035, wodurch der Weg für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge geebnet wird. Im März 2023 erzielten Parlament und Rat eine Einigung. Der endgültige Rechtsakt ([Verordnung \(EU\) 2023/851](#)) wurde am 19. April 2023 unterzeichnet, wobei Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor jedoch auch nach 2035 weiterhin mit E-Fuels betrieben werden dürfen.

Im Dezember 2021 legte die Kommission nach der Veröffentlichung ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität im Dezember 2020 ein zweites Paket mit Vorschlägen zur Unterstützung des Übergangs zu einem saubereren, umweltfreundlicheren und intelligenteren Verkehr im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals vor. Das Paket umfasst zwei wichtige Legislativvorschläge, nämlich die Überarbeitung der Verordnung über

[1]Mit dem EU-EHS wird eine Obergrenze dafür festgelegt, wie viele Treibhausgasemissionen in einem Bereich (z. B. der Luftverkehrsbranche) ausgestoßen werden dürfen. Die EU-Emissionszertifikate werden dann versteigert oder kostenlos zugeteilt und für den Handel bereitgestellt.

TEN-V-Leitlinien von 2013 und die Überarbeitung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (IVS) von 2010.

Mit der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung ([2021/0420\(COD\)](#)) möchte die Kommission die Herausforderungen, vor denen die EU steht, besser angehen, um das europäische Mobilitätsnetz durch Maßnahmen zu modernisieren, die von der Verbesserung der Interkonnektivität multimodaler transeuropäischer Verkehrs- und Regionalnetze bis hin zur Dekarbonisierung und Digitalisierung von Verkehrsdiensten und -infrastrukturen reichen. Der Vorschlag für eine TEN-V-Verordnung wird ergänzt durch den „[Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken](#)“ und einen Vorschlag zur Ausweitung des TEN-V auf Nachbarländer wie die Ukraine (durch einen im Juli 2022 veröffentlichten geänderten Vorschlag unter Berücksichtigung der Folgen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine).

Das Parlament nahm seinen Entwurf eines Berichts über den TEN-V-Vorschlag im April 2023 an. Am 24. April 2024 – nach der Durchführung interinstitutioneller Verhandlungen – legte das Parlament seinen [Standpunkt in erster Lesung](#) fest.

Dieses zweite Paket umfasst auch eine Mitteilung mit dem Titel „Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität“ ([COM\(2021\)0811](#)), deren Schwerpunkt auf dem öffentlichen Verkehr und multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten liegt. Das Parlament nahm seinen [Initiativbericht](#) über den neuen Rahmen für urbane Mobilität am 9. Mai 2023 an.

Im November 2022 nahm die Kommission ihren Vorschlag zur Überarbeitung der Euro-6-Emissionsnormen für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Busse (jetzt [Euro-7-Normen](#)) an. Sie umfasst strengere Emissionsnormen für alle mit Benzin oder Diesel betriebenen Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Busse. Der endgültige Rechtsakt wurde am 24. April 2024 unterzeichnet und wird in Kürze im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht ([2022/0365\(COD\)](#)). Im Februar 2023 nahm die Kommission eine Überarbeitung der [Verordnung \(EU\) 2019/1242](#) zur Festlegung strengerer CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge an ([2023/0042 \(COD\)](#)). Nachdem das Parlament am 21. November 2023 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt hatte, wurde die Angelegenheit an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen. Das Parlament wird den vom Ausschuss gebilligten Text in der nächsten Wahlperiode prüfen.

Am 4. Mai 2023 veröffentlichte die Kommission einen Vorschlag zur Verringerung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge mit Anhängern im Straßenverkehr ([COM\(2023\)0189](#)). Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird darauf abgezielt, die Betriebskosten effizienterer Anhänger zu senken und damit den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen zu verringern oder die Reichweite der emissionsfreien Fahrzeuge, an die sie angehängt sind, zu erhöhen. Der Standpunkt des Parlaments zu dem Text steht noch aus und wird für die nächste Wahlperiode nach der Europawahl 2024 erwartet ([2023/0134\(COD\)](#)).

Da es keinen allgemein anerkannten Rahmen für die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Güter- und Personenverkehrsdiensten gab, hat die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung zu dem Thema angenommen

([COM\(2023\)0441](#)). Die vorgeschlagene Verordnung enthält u. a. eine gemeinsame Methode zur Berechnung der Emissionen, eine zentrale EU-Datenbank und ein Überprüfungssystem. Das Parlament hat seinen [Standpunkt](#) am 10. April 2024 festgelegt.

Am 7. November 2023 nahm die Kommission einen Vorschlag ([COM\(2023\)0702](#)) zum kombinierten Verkehr an, mit dem sie darauf abzielt, den Güterverkehr durch Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Güterverkehrs nachhaltiger zu gestalten und die [Verordnung \(EU\) 2020/1056](#) zu ändern. Der Standpunkt des Parlaments zu dem Vorschlag wird in der nächsten Wahlperiode festgelegt ([2023/0396\(COD\)](#)).

B. Automatisiertes Fahren und intelligente Verkehrssysteme

Angesichts der raschen Entwicklung der Technologie ist die EU bestrebt, für gemeinsame Regelungen zu sorgen. Mit der zunehmenden Automatisierung und Konnektivität, die es Fahrzeugen ermöglichen, miteinander zu „sprechen“, überschreitet die Mobilität eine neue – digitale – Grenze. Diese Entwicklungen, die durch Fortschritte im Bereich der künstlichen Intelligenz beschleunigt werden, ermöglichen ein ganz neues Niveau der Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern, die sowohl für sie selbst als auch für das Mobilitätssystem insgesamt äußerst vorteilhaft sein kann, unter anderem indem der Verkehr sicherer, besser zugänglich und nachhaltiger gestaltet wird. Aus ihrer Mitteilung mit dem Titel „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft“ ([COM\(2018\)0283](#)) geht hervor, dass sich die Kommission der Herausforderungen bewusst ist, die mit dem automatisierten Fahren verbunden sind. Es wird betont, dass die ethischen und gesellschaftlichen Auswirkungen, z. B. auf die Beschäftigung und die erforderlichen neuen Kompetenzen, besser verstanden und aufkommende ethische Fragen so bald wie möglich angegangen werden müssen.

Die [Richtlinie 2010/40/EU](#) über intelligente Verkehrssysteme (IVS) bildet einen Rahmen für die Einführung derartiger Systeme. Dabei handelt es sich um fortgeschrittene Anwendungen, die dazu dienen, innovative Dienstleistungen in Bezug auf verschiedene Verkehrsträger anzubieten, um den Verkehr besser zu steuern, die Informationen für die Nutzer zu verbessern sowie den Verkehr sicherer zu gestalten und besser zu koordinieren. Am 22. November 2023 wurde die [Richtlinie \(EU\) 2023/2661](#) zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU angenommen. Sie zielt darauf ab, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme zu beschleunigen und zu koordinieren und so die Sicherheit, die Verkehrseffizienz und den Fahrkomfort zu verbessern.

ROLLE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Parlament unterstützt aktiv die Liberalisierung der Verkehrsmärkte sowie das Modell der „nachhaltigen Mobilität“ und betont weiterhin, dass dies mit einer umfassenden Harmonisierung der sozialen, steuerlichen und technologischen Rahmenbedingungen sowie der Sicherheitsstandards einhergehen muss.

Am 12. Februar 2003 verabschiedete das Europäische Parlament eine [Entschließung](#) zu dem Weißbuch der Kommission von 2001 mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ([KOM\(2001\)0370](#)). Darin

hebt es Nachhaltigkeit als Grundlage und Maßstab der europäischen Verkehrspolitik und die Bedeutung eines integrierten Gesamtverkehrssystems hervor.

Als Reaktion auf das von der Kommission am 25. September 2007 veröffentlichte Grünbuch mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ ([KOM\(2007\)0551](#)) verabschiedete das Europäische Parlament am 9. Juli 2008 eine [Entschließung](#) mit demselben Titel. Am 23. April 2009 nahm das Europäische Parlament eine weitere [Entschließung](#) zu einem Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt an. Diese Entschließung griff die Kommission kurz darauf in ihrer Mitteilung mit dem Titel „Aktionsplan urbane Mobilität“ ([KOM\(2009\)0490](#)) auf, die am 20. September 2009 veröffentlicht wurde.

Im Anschluss an eine Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ ([KOM\(2009\)0279](#)) nahm das Europäische Parlament am 6. Juli 2010 eine [Entschließung zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr](#) an.

Nach der Veröffentlichung des Weißbuchs von 2011 nahm das Europäische Parlament zwei Entschließungen an. Bei der ersten handelte es sich um eine am 15. Dezember 2011 angenommene [Entschließung](#) zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“. In dieser Entschließung bewertete das Europäische Parlament die wesentlichen Ziele des Weißbuchs aus dem Jahr 2011 und zeigte sich mit den bei der Umsetzung erzielten Fortschritten teilweise einverstanden.

Als Reaktion auf eine weitere Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ ([COM\(2013\)0913](#)) vom 17. Dezember 2013 verabschiedete das Europäische Parlament am 2. Dezember 2015 eine [Entschließung zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität](#). In dieser Entschließung wurden die Mitgliedstaaten und Städte aufgefordert, Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität auszuarbeiten, in denen emissionsarmen Verkehrsträgern, mit alternativen Kraftstoffen angetriebenen Fahrzeugen und intelligenten Verkehrssystemen Priorität eingeräumt wird.

Am 9. September 2015 verabschiedete das Europäische Parlament eine zweite [Entschließung zur Umsetzung des Weißbuchs aus dem Jahr 2011 mit dem Titel „Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität“](#). Im Rahmen der Halbzeitüberprüfung veröffentlichte die Kommission am 1. Juli 2016 eine Arbeitsunterlage mit dem Titel „The implementation of the 2011 White Paper on Transport five years after its publication: achievements and challenges“ (Die Umsetzung des Verkehrsweißbuchs von 2011 – fünf Jahre nach seiner Veröffentlichung: Erfolge und Herausforderungen) ([SWD\(2016\)0226](#)). Das Europäische Parlament forderte die Kommission auf, zumindest den bei den ursprünglichen Zielen gezeigten Ehrgeiz aufrechtzuerhalten. Ferner gab es eine Reihe von Empfehlungen ab, mit denen es auf die Integration aller Verkehrsträger und damit auf die Schaffung eines effizienteren, nachhaltigeren, wettbewerbsfähigeren, besser zugänglichen und nutzerfreundlicheren Verkehrssystems abzielte.

In seiner im Dezember 2017 verabschiedeten [Entschließung](#) zu einer europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität wies das Parlament darauf hin, dass der Verkehrssektor einen größeren Beitrag zu den Klimazielen leisten muss.

Im Anschluss an eine Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Hin zu einer möglichst breiten Verwendung alternativer Kraftstoffe – ein Aktionsplan zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ ([COM\(2017\)0652](#)) verabschiedete das Parlament im Oktober 2018 eine [Entschließung, in der es die Kommission aufforderte, eine Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorzuschlagen](#) und für eine ordnungsgemäße Umsetzung zu sorgen. Dies führte letztlich dazu, dass die Kommission diese Verordnung im Juli 2021 wie oben dargelegt überarbeitete.

Das Europäische Parlament begrüßte ferner die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität“ ([COM\(2018\)0283](#)), betonte jedoch in einer [Entschließung vom 15. Januar 2019](#), dass die europäischen Akteure ihre Kräfte bündeln müssen, um eine globale Führungsrolle im autonomen Verkehr zu übernehmen. Außerdem hob es die bevorstehenden ethischen Herausforderungen hervor und forderte die Kommission auf, gemeinsam mit anderen Interessenträgern ethische Leitlinien für künstliche Intelligenz auszuarbeiten.

Auf die Mitteilung der Kommission zum Grünen Deal hin nahm das Parlament im Januar 2020 seine [Entschließung zu dem Thema „Der europäische Grüne Deal“](#) an, mit der es unter der Überschrift „Raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ einige Leitlinien für den Verkehr vorlegte.

Am 13. November 2020 nahm das Parlament eine [Entschließung zu dem Thema „Investitionsplan für ein zukunftsfähiges Europa – Finanzierung des Grünen Deals“](#) an, in die auch Ergebnisse aus dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus einfließen.

Im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und ihren Auswirkungen auf den Verkehr nahm das Parlament am 19. Juni 2020 eine [Entschließung mit dem Titel „Verkehr und Tourismus im Jahr 2020 und darüber hinaus“](#) an, in der es eine rasche kurz- und langfristige Unterstützung des Verkehrssektors und der Tourismusbranche fordert, um deren Überleben und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Seit März 2020 hat das Parlament zur Bekämpfung der unmittelbaren negativen Auswirkungen der Pandemie auf den Verkehrssektor ferner verschiedene damit verbundene Rechtsakte im Dringlichkeitsverfahren erlassen.

Im Juni 2022 nahm das Europäische Parlament eine [Entschließung zu dem Vorschlag der Kommission für einen Klima-Sozialfonds](#) an. Das Parlament stimmte für die Aufnahme einer Definition des Begriffs „Mobilitätsarmut“, der sich auf Haushalte bezieht, die nur begrenzt Zugang zu erschwinglichen Verkehrsmitteln haben oder hohe Transportkosten tragen müssen. Das Parlament wies darauf hin, dass die aus dem Fonds unterstützten Maßnahmen und Investitionen finanziell schwächeren Haushalten und Verkehrsnutzern zugutekommen sollten.

Im Februar 2023 nahm das Parlament eine [Entschließung zur Entwicklung einer EU-Strategie für den Radverkehr](#) an. Darin schlägt es vor, das Radfahren zu fördern und einen ökologischen Wandel in der EU zu unterstützen, indem mehr gesonderte Radwege und Stellplätze für Fahrräder eingerichtet werden und die Mehrwertsteuer auf die Lieferung, Reparatur und Vermietung von Fahrrädern und Elektrofahrrädern gesenkt wird. Im Anschluss an die Entschließung des Parlaments legte die Kommission einen Vorschlag für eine Europäische Erklärung zum Radverkehr vor, der vom Europäischen Parlament, vom Rat und von der Kommission unterzeichnet werden

sollte. Nach Abschluss der Verhandlungen über den Vorschlag wurde am 3. April 2024 die [Europäische Erklärung zum Radverkehr](#) unterzeichnet. In der Erklärung werden umfassende Grundsätze festgelegt, die darauf abzielen, das Potenzial des Radverkehrs in der EU voll auszuschöpfen.

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie auf der Website des [Ausschusses für Verkehr und Tourismus](#).

Stephanie Dupont / Ariane Debyser / Olena Kuzhym
05/2024