



Brüssel, den 4. Juni 2021  
(OR. en)

9324/21

TRANS 349  
AVIATION 141  
MAR 90  
ENV 384  
CLIMA 132  
MI 417  
RECH 280  
IND 156  
ENER 252  
COMPET 442

#### BERATUNGSERGEBNISSE

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

---

Nr. Vordok.: 8824/21

---

Betr.: Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zur Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität, die der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 3. Juni 2021 gebilligt hat.

**SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES**

**zur**

**Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
UNTER HINWEIS AUF

- die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Dezember 2019<sup>1</sup> und Dezember 2020<sup>2</sup> in Bezug auf den Klimawandel;
- die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Oktober 2020<sup>3</sup> und die Erklärung der Mitglieder des Europäischen Rates von März 2021 in Bezug auf Digitales<sup>4</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zu politischen Überlegungen hinsichtlich eines Notfallplans für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen<sup>5</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Einhaltung der erforderlichen Hygiene- und Infektionskontrollmaßnahmen zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs<sup>6</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN- V) und auf die Fazilität „Connecting Europe“ für den Bereich Verkehr (CEF-Verkehr)<sup>7</sup>;

---

1 Dok. EUCO 20/19.  
2 Dok. EUCO 22/20.  
3 Dok. EUCO 13/20.  
4 Dok. SN 18/21.  
5 Dok. ST 12391/20.  
6 Dok. ST 9699/20.  
7 Dok. ST 15425/17.

- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang“<sup>8</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Digitalisierung des Verkehrs<sup>9</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Der EU-Schiffsverkehrssektor – Zukunftsperspektiven: Hin zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen, unfallfreien, automatisierten und wettbewerbsfähigen EU-Schiffsverkehrssektor“<sup>10</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates: „Auf dem Weg zu einem Wasserstoffmarkt in Europa“<sup>11</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Zukunft der Energiesysteme in der Energieunion, mit denen der Vollzug der Energiewende und das Erreichen der Energie- und Klimaschutzziele für 2030 und darüber hinaus gewährleistet werden<sup>12</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“<sup>13</sup>;
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Den Schienenverkehr zur Nummer 1 intelligenter und nachhaltiger Mobilität machen“<sup>14</sup>.

---

<sup>8</sup> Dok. ST 9976/17.

<sup>9</sup> Dok. ST 15431/17.

<sup>10</sup> Dok. ST 8648/20.

<sup>11</sup> Dok. ST 13976/20.

<sup>12</sup> Dok. ST 10592/19.

<sup>13</sup> Dok. ST 13852/20.

<sup>14</sup> Dok. ST 9396/21.

1. BEGRÜßT, dass die Kommission die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>15</sup> vorgelegt hat, die eine mittel- bis langfristige Vision für ein umwelt- und klimafreundlicheres, stärker digitalisiertes, widerstandsfähigeres, gerechteres und wettbewerbsfähigeres Verkehrs- und Mobilitätssystem beinhaltet;
2. BEFÜRWORTET die Vision der Kommission, die darauf abzielt, den europäischen Verkehrssektor nachhaltiger, inklusiver, intelligenter, sicherer und widerstandsfähiger zu machen und sicherzustellen, dass der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität der EU bis 2050 im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris leistet, sowie das verbindliche Ziel, die Treibhausgasemissionen in der EU bis 2030 netto um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu verringern;
3. IST in diesem Zusammenhang DER AUFFASSUNG, dass parallel zu einer Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger alle Verkehrsträger so zu einer deutlichen Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 und bis 2050 beitragen sollten, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gewahrt und dem Emissionsreduktionspotenzial des Sektors Rechnung getragen wird; ERSUCHT die Kommission in diesem Zusammenhang, im Einklang mit den Leitlinien für bessere Rechtsetzung zu bewerten, wie durch jede einzelne im Rahmen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgesehene Maßnahme sichergestellt werden kann, dass die Verkehrsträger optimal zur Verwirklichung der oben genannten Ziele für 2030 und für 2050 beitragen können, unter anderem auch, indem sie eine eingehende Prüfung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf Ebene der Mitgliedstaaten durchführt;
4. BETONT außerdem, dass die zur Verwirklichung der Emissionsreduktionsziele zu unternehmenden Anstrengungen gemeinsam möglichst kosteneffizient erbracht werden müssen und sich alle Mitgliedstaaten an diesen Anstrengungen beteiligen müssen, wobei Gerechtigkeits- und Solidaritätsaspekte und die unterschiedlichen Ausgangssituationen sowie die jeweiligen nationalen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten, einschließlich der Inselmitgliedstaaten und der Inseln, berücksichtigt werden müssen und niemand zurückgelassen werden darf;

---

<sup>15</sup> Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (Dok. ST 14012/20 + ADD 1).

5. IST im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung des Verbrauchs und der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern DER ANSICHT, dass zur Verwirklichung einer ehrgeizigen und dennoch ausgewogenen Verlagerung auf emissionsfreie Fahrzeug-, Schiffs- und Flugzeugsysteme und -flotten, bei der alle Beteiligten, vom Lieferanten bis zum Verbraucher, sensibilisiert werden und für alle Beteiligten Vorhersehbarkeit herrscht, eine Aktualisierung des Rechtsrahmens der Union gemäß den Grundsätzen eines funktionierenden Binnenmarktes erforderlich ist, um das Inverkehrbringen und die Nutzung alternativer Antriebssysteme – beispielsweise auf der Basis von Elektrizität oder Wasserstoff – zu erleichtern, was durch den umfassenden Ausbau der notwendigen Infrastruktur, einschließlich der Bereitstellung von Ladestationen und Tankstellen für alternative Energieträger, ergänzt werden muss; IST in diesem Zusammenhang der AUFFASSUNG, dass emissionsarme Lösungen und kohlenstoffarme oder erneuerbare Kraftstoffe effiziente Übergangslösungen bieten können und in Bezug auf jeden Verkehrsträger verstärkt Anstrengungen unternommen werden sollten, um das Inverkehrbringen der umweltschädlichsten Verkehrsmittel zu verhindern;
6. HEBT HERVOR, dass das Verursacherprinzip und das Benutzerprinzip bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen für alle Verkehrsträger und bei allen Verkehrsträgern berücksichtigt werden sollten; BETONT, dass Anreize zur Förderung eines nachhaltigeren Verkehrs geschaffen werden sollten, unter anderem auch für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrzeug-, Schiffs- und Flugzeugsysteme und -flotten;
7. HEBT HERVOR, dass die Digitalisierung und die Innovationsförderung bei umweltfreundlichen Technologien die Haupttriebkraft für die langfristige globale Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems der EU sind, da durch diese beiden Faktoren eine größere Nachhaltigkeit, einschließlich durch Verringerung der Umweltverschmutzung, bewirkt sowie größere Effizienz, mehr Sicherheit und größerer Komfort erreicht werden können, und dass ferner durch diese beiden Faktoren ein integriertes multimodales Verkehrsökosystem gefördert werden kann; und FORDERT in diesem Zusammenhang, dass bei der Gestaltung der Verkehrs- und der Mobilitätspolitik dem Ansatz gefolgt wird, der in der Passauer Erklärung vom 29. Oktober 2020 mit dem Titel „Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation – sustainable, safe, secure and efficient“ (Smart Deal for Mobility - mit Digitalisierung die Mobilität der Zukunft gestalten – nachhaltig, sicher und effizient) herausgearbeitet wurde; WEIST DARAUF HIN, dass für Multimodalität multimodale und interoperable Reiseinformations-, Ticket- und Zahlungssysteme erforderlich sind;

8. WEIST DARAUF HIN, wie wichtig Forschungs- und Innovationstätigkeiten für die Steigerung der Nachhaltigkeit, der Digitalisierung und der Widerstandsfähigkeit des Verkehrs- und Mobilitätssystems sind, und BEGRÜßT insbesondere den Beitrag, den die im Rahmen des Programms Horizont Europa eingegangenen Partnerschaften in diesem Zusammenhang leisten dürften, betont jedoch auch, dass hierfür neben der Entwicklung und dem Einsatz innovativer, klimaneutraler Technologien auch Verhaltensänderungen seitens der Nutzer des Verkehrs- und Mobilitätssystems notwendig sind;
9. HEBT HERVOR, dass bei Forschungs- und Innovationsanstrengungen im Hinblick auf eine kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität alle Verkehrsträger so einbezogen werden sollten, dass sich die Verkehrssicherheit und -effizienz erhöhen, weniger Verkehrsstaus entstehen und zur Verwirklichung der Umwelt- und Klimaschutzziele beigetragen wird, während gleichzeitig in der Umsetzungsphase die Interoperabilität und der Datenschutz gefördert werden und für inklusive, zugängliche und bezahlbare Anwendungsfälle gesorgt wird; WEIST DARAUF HIN, dass die notwendige Infrastruktur geschaffen werden muss, um die Automation voranzutreiben;
10. FORDERT die zeitnahe Annahme einer Initiative für einen europäischen Raum für Mobilitätsdaten, durch die ein gerechter, zuverlässiger und gesicherter Datenzugang und eine ebensolche Dateninteroperabilität zwecks größerer Verkehrseffizienz sichergestellt werden sollte, wozu unter anderem gehört, die lückenlose multimodale Personen- und Güterbeförderung voranzutreiben und auch die Dateninteroperabilität mit anderen verbundenen Datenräumen anzustreben; MERKT AN, dass die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme auch weiterhin auf der Grundlage eines breiten Spektrums von elektronischen Kommunikationstechnologien – beispielsweise Mobilfunk- und WLAN-Technologien – sowie auf der Grundlage von unter strategischen Aspekten kritischen Diensten und Infrastrukturen – beispielsweise Galileo und EGNOS – erfolgen sollte;

11. BETONT, dass die Vollendung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums nach wie vor einer der Eckpfeiler der Verkehrspolitik der EU ist, und HEBT HERVOR, dass eine Voraussetzung für die Verwirklichung dieses Ziels und für die Vollendung eines nachhaltigen und intelligenten Verkehrs- und Mobilitätssektors darin besteht, über eine widerstandsfähige, moderne multimodale Hochleistungsverkehrsinfrastruktur zu verfügen, durch die dazu beigetragen werden kann, alle Mitgliedstaaten und Regionen der EU, einschließlich der entlegenen Regionen, der Regionen in äußerster Randlage, der Inselregionen, der Randgebiete, der Gebirgsregionen und der dünn besiedelten Regionen, miteinander zu verbinden und sie zu integrieren, um den freien Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr zu verbessern; WEIST in diesem Zusammenhang AUF die Bedeutung HIN, die der Vollendung des transeuropäischen Kern- und Gesamtverkehrsnetzes innerhalb der festgelegten Fristen zukommt, wozu auch gehört, dass Verbindungslücken und Engpässe beseitigt werden, und begrüßt die weitere Integration städtischer Knotenpunkte;
12. SIEHT der Vorlage der anstehenden Initiative zur Mobilität in der Stadt durch die Kommission MIT INTERESSE ENTGEGEN und UNTERSTREICHT in diesem Zusammenhang, wie wichtig es ist, aktive Mobilität wie Radfahren und Zufußgehen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und neuer Mobilitätsdienste, eine effiziente Steuerung der Mobilität, Multimodalität und nachhaltige Verkehrsmittel bei allen Verkehrsträgern (Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr) zu fördern, wie es in der Grazer Erklärung vom 30. Oktober 2018 mit dem Titel „Eine neue Ära beginnen: saubere, sichere und leistbare Mobilität für Europa“ gefordert wurde; WEIST in diesem Zusammenhang DARAUF HIN, dass der öffentliche Verkehr durch die COVID-19-Krise stark beeinträchtigt wurde und die politische Reaktion auf die Krise darauf abzielen sollte, das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr wiederherzustellen, seine Widerstandsfähigkeit zu verbessern und seine nachhaltige Umgestaltung und Modernisierung zu beschleunigen und dabei in Anbetracht seiner grundlegenden Bedeutung für den sozialen und territorialen Zusammenhalt sicherzustellen, dass Verkehrsdienste erschwinglich bleiben;

13. UNTERSTREICHT, dass das Verkehrs- und Mobilitätssystem nutzerorientiert und menschenzentriert bleiben muss, während es nachhaltiger gestaltet wird und seine Digitalisierung und Automatisierung vorangetrieben werden. Die Verkehrspolitik der EU sollte inklusiv sein und darauf abzielen, die Verfügbarkeit und die Zugänglichkeit von Verkehrsdiensten für alle, einschließlich benachteiligter Bevölkerungsgruppen wie ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Menschen mit Behinderungen und Kinder, zu fördern. Die Bezahlbarkeit sollte sichergestellt werden, um Mobilitätsarmut zu bekämpfen, und die Verkehrssicherheit – auch bei der aktiven Mobilität – sollte verbessert werden. Ferner sollte durch die Verkehrspolitik der EU weiterhin dafür gesorgt werden, dass bei allen Verkehrsträgern die sozialen Bedingungen, einschließlich Arbeitsbedingungen, sowie die Umschulungsmöglichkeiten verbessert und Arbeitsplätze in diesem Sektor attraktiver gemacht werden; IST SICH BEWUSST, dass die Verkehrspolitik der EU darauf abzielen sollte, Ungleichheiten zu beseitigen und die Geschlechtergleichstellung sowie die Rechte und Chancengleichheit für alle zu fördern. Es wird erwartet, dass die durchgängige Berücksichtigung dieser Ziele bei der Ausarbeitung, Durchführung und Überwachung verkehrspolitischer Maßnahmen erfolgt und vorangetrieben wird; STELLT HERAUS, dass ein effektives öffentliches Engagement und ein wirksamer sozialer Dialog notwendig sind, um die sich wandelnden Bedürfnisse der Menschen und der Interessenträger angemessen in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu berücksichtigen;
14. HEBT HERVOR, dass dafür gesorgt werden muss, dass sich die Bereiche **Verkehr** und Logistik vollständig von der derzeitigen COVID-19-Krise erholen; UNTERSTREICHT, dass die wirtschaftliche Reaktion auf die Krise eine Möglichkeit bietet, die nachhaltige Umgestaltung und Modernisierung des Verkehrs- und Mobilitätssystems zu beschleunigen, und ERSUCHT die Kommission, rasch über die Fortschritte bei der Ausarbeitung eines Notfallplans für den Verkehrssektor im Fall von Pandemien und anderer schwerer Krisensituationen zu berichten, wie ihn der Rat in seinen Schlussfolgerungen zu politischen Überlegungen hinsichtlich eines Notfallplans für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen gefordert hatte;



15. HEBT HERVOR, dass auch der internationalen Dimension der Verkehrspolitik Rechnung getragen werden muss, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors der EU sowie seine Nachhaltigkeit und seine Effizienz bei der Berücksichtigung globaler Entwicklungen zu verbessern und um in internationalen Foren, und insbesondere im Kontext der Ausarbeitung globaler Normen und der Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen, eine aktive Rolle zu spielen;
  
16. NIMMT die von der Kommission in ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgelegte Schätzung ZUR KENNTNIS, wonach bis 2030 eine Finanzierungslücke in Höhe von insgesamt ca. 230 Mrd. EUR pro Jahr im Hinblick auf die Maßnahmen besteht, die zur Verwirklichung der Vision eines widerstandsfähigeren, nachhaltigeren und intelligenteren Verkehrs- und Mobilitätssystems erforderlich sind, wozu auch die Anstrengungen zur Herbeiführung des Wandels zählen; UNTERSTREICHT, dass eine angemessene Finanzierung durch die EU und durch die öffentliche Hand auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie private Mittel von entscheidender Bedeutung sind, um den erheblichen Investitionsbedarf zu decken, der sich daraus ergibt, dass bei allen Verkehrsträgern in zunehmendem Maße intelligente und nachhaltige Lösungen angestrebt werden; BEGRÜßT in diesem Zusammenhang, dass die EIB-Gruppe derzeit ihre Finanzierungspolitik für den Verkehrssektor im weiteren Rahmen des Klimabank-Fahrplans 2021-2025 überarbeitet, und BETONT, dass diese Finanzierungspolitik entsprechend den in den vorliegenden Schlussfolgerungen enthaltenen Vorgaben auf die Ziele der Verkehrspolitik der EU abgestimmt werden muss;
  
17. ERSUCHT die Kommission, regelmäßig zu kontrollieren, ob die in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgesehenen politischen Maßnahmen ausreichend sind, um die verkehrspolitischen Ziele der EU zu verwirklichen, oder ob zusätzliche Maßnahmen notwendig sein könnten.