

Öffentliche Konsultation zur Bewertung des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ von 2011 und zur angekündigten künftigen europäischen Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einleitung

Im ersten Teil des Fragebogens geht es um die vergangenen Maßnahmen der EU im Bereich Verkehrspolitik und insbesondere um jene, die im Rahmen des 2011 angenommenen Weißbuchs der Kommission zum Verkehr, in dem eine langfristige Vision für den Transportsektor bis 2050 dargelegt wurde, umgesetzt wurden. Bis heute ist die Kommission zu fast allen der 40 im Weißbuch aufgeführten Aktionsschwerpunkten tätig geworden und hat die große Mehrheit der 132 geplanten Initiativen verwirklicht.

Eine Evaluierung des Weißbuchs wurde im Februar 2019 mit der Veröffentlichung eines entsprechenden Fahrplans (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2080-Evaluation-of-the-2011-White-Paper-on-Transport>) eingeleitet. Sie umfasst alle Bereiche, in denen seit Annahme des Weißbuchs im Jahr 2011 Maßnahmen umgesetzt wurden. Sie befasst sich mit den im Weißbuch ermittelten Verkehrsbedürfnissen, den gesetzten Zielen und Vorgaben, den vorgeschlagenen Initiativen und den erzielten Ergebnissen sowie mit den Gesamtauswirkungen der Strategie seit ihrer Verabschiedung.

Im zweiten Teil dieses Fragebogens geht es um die zukünftigen Maßnahmen der EU im Bereich Verkehr und Mobilität, vor allem im Rahmen der von der Kommission im Dezember 2019 angenommenen Mitteilung zum europäischen Grünen Deal und der Ausarbeitung einer neuen Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität, die von der Europäischen Kommission vor Ende 2020 vorgelegt werden soll.

Die COVID-19-Pandemie hatte schwerwiegende Auswirkungen auf die Mobilität in Europa und den europäischen Verkehrssektor. Der Stillstand der Wirtschaft hat dazu geführt, dass Arbeitsplätze, Einkommen und gesunde und erfolgreiche Unternehmen in einer Weise gefährdet wurden, die mit früheren Krisen nicht zu vergleichen ist. Die Kommission hat beispiellose Maßnahmen ergriffen, die auch dem Verkehrssektor geholfen haben, darunter volle Flexibilität im Rahmen der EU-Haushaltvorschriften u.a. für die Gewährung sektoraler Unterstützung, einen befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen in Form von

Liquiditäts- und Rekapitalisierungsbeihilfen, ein europäisches Unterstützungssystem, um die Menschen in Beschäftigung zu halten (Support to mitigate unemployment risks in an emergency - SURE) und ein europäisches Solvenzinstrument. Später wurde in der Mitteilung „Die Stunde Europas - Schäden beheben und Perspektiven für die nächste Generation eröffnen“^[1] die Richtung für den Aufschwung in Europa, auch im Verkehrssektor, vorgegeben. Im Einklang mit dieser Mitteilung muss Europa in den Schutz und die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie in die wettbewerbsfähige Nachhaltigkeit seines Verkehrssektors investieren, indem es eine gerechtere, umweltfreundlichere, stärker digitalisierte und widerstandsfähigere Zukunft für diesen Sektor aufbaut. Europa muss den Schaden, den diese Krise kurzfristig verursacht, in einer Weise beheben, die auch in die langfristige Zukunft der Mobilität investiert. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die EU in den von ihr ergriffenen politischen Maßnahmen zeigen, dass sie ein klares Ziel vor Augen hat und mit Bestimmtheit vorangeht.

In diesem Zusammenhang drehen sich die Fragen in diesem Abschnitt um die Herausforderungen für Verkehr und Mobilität und die politischen Maßnahmen, die notwendig sind, damit dieser Bereich den ökologischen und digitalen Wandel meistert und sich zu einem widerstandsfähigen Verkehrssystem wandelt, das künftigen Krisen standhalten kann, zukunftsfähig ist und durch eine industrielle Lieferkette unterstützt wird, die in einer modernen Welt führend ist. Vor diesem Hintergrund heißt es im europäischen Grünen Deal, dass die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden müssen, damit die EU das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 erreichen kann, und dass der Verkehr, vor allem in den Städten, wesentlich umweltfreundlicher werden sollte. Bitte beachten Sie, dass die Europäische Kommission parallel auch eine öffentliche Konsultation zu ambitionierteren Klimaschutzzielen der EU für 2030 sowie zu der Ausgestaltung bestimmter klima- und energiepolitischer Maßnahmen des europäischen Grünen Deals, die auch den Bereich Transport und Mobilität betreffen, durchführt (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12265-2030-Climate-Target-Plan/public-consultation>). Dies ist Teil der Vorbereitung des Klimazielplans für 2030, der von der Kommission im dritten Quartal 2020 angenommen werden soll und auch erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrs- und Mobilitätspolitik der EU haben wird.

Der Sektor sollte zum Null-Schadstoff-Ziel des europäischen Grünen Deals beitragen und sich darauf konzentrieren, durch eine Verringerung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Wasserverunreinigung und Lärmbelastung unser Klima und unsere natürliche Umwelt zu schützen. Alle Verkehrsträger - Straße, Schiene, Luft und Wasser - müssen signifikante Anstrengungen zur Verringerung der Emissionen und der negativen Umweltauswirkungen unternehmen, um zu diesem Übergang beizutragen. Dieser Übergang sollte eine Gelegenheit sein, die Gesundheit und das Wohlergehen unserer Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, aber auch die strategische Autonomie der Europäischen Union, unter anderem im Bereich Verkehr und Mobilität, zu erhöhen. Gleichzeitig muss der Übergang gerecht, erschwinglich und inklusiv sein, indem die Menschen an erster Stelle stehen. Auch müssen im Verkehrssektor die höchsten Standards in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr beibehalten werden.

Die Europäische Kommission plant daher, im Jahr 2020 eine umfassende „EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ zu verabschieden, mit der diese Ziele erreicht werden sollen. In ihr werden die wichtigsten Bereiche und Initiativen für den Bereich Verkehr und Mobilität festgelegt werden, zu denen die Kommission in den nächsten Jahren und darüber hinaus politische Maßnahmen in Betracht ziehen wird.

Sie wird das Augenmerk auf Maßnahmen legen, die die Auswirkung auf Treibhausgasemissionen, die Umwelt und die Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger im Allgemeinen verringern und die Verlagerung auf nachhaltigere Arten der Mobilität beschleunigen. Die Strategie wird auch betonen, dass

diese Ziele erreicht werden müssen, während der Verkehrssektor modernisiert und gleichzeitig intelligenter, digitaler, inklusiver und ein innovativer führender Wirtschaftszweig wird. Sie wird auch Bereiche wie Sicherheit und Gefahrenabwehr, soziale Aspekte (einschließlich Zugänglichkeit, Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit), Konnektivität und Binnenmarktfragen und die externe Dimension umfassen, wo Veränderungen nötig sind, um den Verkehrssektor für eine saubere, digitale, inklusive und moderne Wirtschaft zu rüsten.

Aufbau der Umfrage

Diese öffentliche Konsultation befasst sich sowohl mit der Evaluierung des Weißbuchs als auch mit der künftigen EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität. (<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EUtransport2020survey>)

Der erste Teil der Umfrage legt den Fokus auf die Evaluierung des Weißbuchs und wird in die Analyse der Wirksamkeit, der Effizienz, der Relevanz und des EU-Mehrwerts des Weißbuchs einfließen.

Der zweite Teil betrifft die künftige Strategie. Es geht um die derzeitigen und künftigen großen Herausforderungen für Verkehr und Mobilität und mögliche Bereiche für ein Tätigwerden auf europäischer Ebene. Es gibt auch Raum für Ihre Meinung zu möglichen Maßnahmen, um die ermittelten Herausforderungen anzugehen.

Sie können beide Teile des Fragebogens ausfüllen oder nur einen von beiden.

Bei Fragen und Anmerkungen wenden Sie sich bitte je nach Thema an folgende Stellen:

- Bewertung des Weißbuchs: MOVE-WHITE-PAPER-CONSULTATION@ec.europa.eu
- künftige Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu

[1] COM(2020) 456 final.

Angaben zu Ihrer Person

* Sprache meines Beitrags

- Bulgarisch
- Dänisch
- Deutsch
- Englisch
- Estnisch
- Finnisch
- Französisch
- Griechisch
- Irisch
- Italienisch

- Kroatisch
- Lettisch
- Litauisch
- Maltesisch
- Niederländisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Schwedisch
- Slowakisch
- Slowenisch
- Spanisch
- Tschechisch
- Ungarisch

* In welcher Eigenschaft nehmen Sie an dieser Konsultation teil?

- Hochschule/Forschungseinrichtung
- Wirtschaftsverband
- Unternehmen/Wirtschaftsorganisation
- Verbraucherorganisation
- EU-Bürgerin/EU-Bürger
- Umweltorganisation
- Nicht-EU-Bürgerin/Nicht-EU-Bürger
- Nichtregierungsorganisation (NRO)
- Öffentliche Behörde
- Gewerkschaft
- Andere

* Vorname

Thomas

* Nachname

Fritz

* E-Mail (wird nicht veröffentlicht)

thomas.fritz@ebbk.de

* Ebene

- international
- lokal
- national
- regional

* Name der Organisation

höchstens 255 Zeichen

Europabüro der bayerischen Kommunen im Namen der bayerischen kommunalen Spitzenverbände

* Größe der Organisation

- Sehr klein (1 bis 9 Beschäftigte)
- Klein (10 bis 49 Beschäftigte)
- Mittel (50 bis 249 Beschäftigte)
- Groß (250 oder mehr Beschäftigte)

Nummer im Transparenzregister

höchstens 255 Zeichen

Hier können Sie prüfen, ob Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine Datenbank, in die sich Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten, freiwillig eintragen lassen können.

* Herkunftsland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

- | | | | |
|---|--|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Fidschi | <input type="radio"/> Litauen | <input type="radio"/> Schweden |
| <input type="radio"/> Ägypten | <input type="radio"/> Finnland | <input type="radio"/> Luxemburg | <input type="radio"/> Schweiz |
| <input type="radio"/> Ålandinseln | <input type="radio"/> Frankreich | <input type="radio"/> Macau | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Albanien | <input type="radio"/> Französische
Süd- und
Antarktisgebiete | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Serbien |
| <input type="radio"/> Algerien | <input type="radio"/> Französisch-
Guayana | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Seychellen |
| <input type="radio"/> Amerikanische
Jungferninseln | <input type="radio"/> Französisch-
Polynesien | <input type="radio"/> Malaysia | <input type="radio"/> Sierra Leone |

- Amerikanisch-Samoa
- Andorra
- Angola
- Anguilla
- Antarktis
- Antigua und Barbuda
- Äquatorialguinea
- Argentinien
- Armenien
- Aruba

- Aserbaidshan

- Äthiopien
- Australien
- Bahamas

- Bahrain

- Bangladesch
- Barbados

- Belarus

- Belgien
- Belize
- Benin
- Bermuda

- Gabun
- Gambia
- Georgien
- Ghana
- Gibraltar
- Grenada

- Griechenland
- Grönland
- Guadeloupe
- Guam

- Guatemala

- Guernsey
- Guinea
- Guinea-Bissau

- Guyana

- Haiti
- Heard und die McDonaldinseln
- Honduras

- Hongkong
- Indien
- Indonesien
- Insel Man

- Malediven
- Mali
- Malta
- Marokko
- Marshallinseln
- Martinique

- Mauretanien
- Mauritius
- Mayotte
- Mexiko

- Mikronesien

- Moldau
- Monaco
- Mongolei

- Montenegro

- Montserrat
- Mosambik

- Myanmar /Birma

- Namibia
- Nauru
- Nepal
- Neukaledonien

- Simbabwe
- Singapur
- Sint Maarten
- Slowakei
- Slowenien
- Somalia

- Spanien
- Sri Lanka
- St. Barthélemy
- St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha
- St. Kitts und Nevis
- St. Lucia
- St. Martin
- St. Pierre und Miquelon
- St. Vincent und die Grenadinen
- Südafrika
- Sudan

- Südgeorgien und Südliche Sandwichinseln
- Südkorea
- Südsudan
- Suriname
- Svalbard und Jan Mayen

- Bhutan
- Bolivien
- Bonaire, St. Eustatius und Saba
- Bosnien und Herzegowina
- Botsuana
- Bouvetinsel
- Brasilien
- Britische Jungferninseln
- Britisches Territorium im Indischen Ozean
- Brunei
- Bulgarien
- Burkina Faso
- Burundi
- Cabo Verde
- Chile
- China
- Clipperton
- Cookinseln
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Curaçao
- Dänemark
- Das Kosovo
- Irak
- Iran
- Irland
- Island
- Israel
- Italien
- Jamaika
- Japan
- Jemen
- Jersey
- Jordanien
- Kaimaninseln
- Kambodscha
- Kamerun
- Kanada
- Kasachstan
- Katar
- Kenia
- Kirgisistan
- Kiribati
- Kleinere Amerikanische Überseeinseln
- Kokosinseln (Keelinginseln)
- Kolumbien
- Neuseeland
- Nicaragua
- Niederlande
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Nordkorea
- Nördliche Marianen
- Nordmazedonien
- Norfolkinsel
- Norwegen
- Oman
- Österreich
- Pakistan
- Palästina
- Palau
- Panama
- Papua-Neuguinea
- Paraguay
- Peru
- Philippinen
- Pitcairninseln
- Polen
- Syrien
- Tadschikistan
- Taiwan
- Tansania
- Thailand
- Timor-Leste
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad und Tobago
- Tschad
- Tschechien
- Tunesien
- Türkei
- Turkmenistan
- Turks- und Caicosinseln
- Tuvalu
- Uganda
- Ukraine
- Ungarn
- Uruguay
- Usbekistan
- Vanuatu

- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|
| <input type="radio"/> Demokratische Republik Kongo | <input type="radio"/> Komoren | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Vatikanstadt |
| <input checked="" type="radio"/> Deutschland | <input type="radio"/> Kongo | <input type="radio"/> Puerto Rico | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Dominica | <input type="radio"/> Kroatien | <input type="radio"/> Réunion | <input type="radio"/> Vereinigte Arabische Emirate |
| <input type="radio"/> Dominikanische Republik | <input type="radio"/> Kuba | <input type="radio"/> Ruanda | <input type="radio"/> Vereinigtes Königreich |
| <input type="radio"/> Dschibuti | <input type="radio"/> Kuwait | <input type="radio"/> Rumänien | <input type="radio"/> Vereinigte Staaten |
| <input type="radio"/> Ecuador | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russland | <input type="radio"/> Vietnam |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Salomonen | <input type="radio"/> Wallis und Futuna |
| <input type="radio"/> Eritrea | <input type="radio"/> Lettland | <input type="radio"/> Sambia | <input type="radio"/> Weihnachtsinsel |
| <input type="radio"/> Estland | <input type="radio"/> Libanon | <input type="radio"/> Samoa | <input type="radio"/> Westsahara |
| <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> San Marino | <input type="radio"/> Zentralafrikanische Republik |
| <input type="radio"/> Falklandinseln | <input type="radio"/> Libyen | <input type="radio"/> São Tomé und Príncipe | <input type="radio"/> Zypern |
| <input type="radio"/> Färöer | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saudi-Arabien | |

* Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung

Die Kommission beabsichtigt, die Antworten auf diese öffentliche Konsultation zu veröffentlichen. Sie können entscheiden, ob Ihre personenbezogenen Angaben öffentlich zugänglich gemacht werden oder anonym bleiben sollen.

Anonym

Es werden lediglich die Art des Teilnehmers, das Herkunftsland und der Beitrag veröffentlicht. Alle anderen personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Nummer im Transparenzregister) werden nicht veröffentlicht.

Öffentlich

Ihre personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Nummer im Transparenzregister, Herkunftsland) werden zusammen mit Ihrem Beitrag veröffentlicht.

Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

E i n l e i t u n g

Seit 2011 bildet das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[1] (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=celex:52011DC0144>) einen übergreifenden strategischen Rahmen für die Prioritäten, Ziele und Initiativen der Kommission im Bereich der EU-Verkehrspolitik.

Im Weißbuch wurde eine langfristige Strategie festgelegt, um das Verkehrssystem der EU bei der Erreichung des übergeordneten Ziels der EU-Verkehrspolitik zu unterstützen: den derzeitigen und künftigen Generationen Zugang zu sicheren, zuverlässigen und erschwinglichen Mobilitätsressourcen zu bieten, die ihren jeweiligen Bedürfnissen und Erwartungen gerecht werden, und gleichzeitig unerwünschte Auswirkungen wie Verkehrsüberlastung, Unfälle, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie die Folgen des Klimawandels zu minimieren.

Im Weißbuch[2] wurden für den Verkehr im Jahr 2011 drei Hauptprobleme ermittelt und in Angriff genommen :

- steigende Ölpreise und anhaltende Abhängigkeit vom Erdöl;
- zunehmende Verkehrsüberlastung und schlechte Anbindungen;
- Verschlechterung des Klimas und der lokalen Umwelt (d. h. Umweltverschmutzung).

Im Weißbuch wurde eine Vision für einen nachhaltigen, ressourcenschonenden Verkehr bis 2050 als Grundlage für die Entwicklung eines integrierten, nachhaltigen und effizienten Verkehrssystems für die EU dargelegt. Zu diesem Zweck wurde im Weißbuch ein Arbeitsprogramm mit 132 Initiativen legislativer und anderer Art festgelegt, die unter 40 verschiedenen Aktionsschwerpunkten eingruppiert wurden.

Das Weißbuch enthält auch zehn quantitative und qualitative Kernziele (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf). Mehrere von ihnen legen konkrete quantitative Etappenziele fest, die als Maßstab für die Messung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele des Weißbuchs dienen.

Da einige Ziele bis 2030 oder sogar 2020 erreicht werden sollten, ist es nun angebracht, die erzielten Fortschritte zu überprüfen, weiterhin bestehende und neue Herausforderungen zu ermitteln, die die im Weißbuch dargelegten Maßnahmen beeinflussen, und die Relevanz des Weißbuchs vor dem Hintergrund der sich weiterentwickelnden Energie-, Klima-, Umwelt- und Industriepolitik zu bewerten.

[1] KOM(2011) 144 endg.

[2] Eine eingehendere Analyse findet sich in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen: SEC(2011) 391 final vom 28.3.2011 (nur in engl. Sprache).

A. Wirksamkeit der Strategie des Weißbuchs

1. Im Weißbuch werden drei allgemeine Hauptziele genannt: Senkung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050, Verringerung der Ölabhängigkeit des Verkehrssektors und Verringerung der Verkehrsüberlastung. Ihrer Ansicht nach haben die EU-Verkehrsiniciativen der letzten zehn Jahre

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Weder - noch	Stimme zum Teil zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Meinung
dazu beigetragen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU zu verringern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dazu beigetragen, den Erdölverbrauch im Verkehrssektor zu verringern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dazu beigetragen, die Überlastung der Straßen durch das tägliche Verkehrsaufkommen zu verringern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.1. Wie wirksam war das Weißbuch von 2011 im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen der verschiedenen Verkehrsträger?

- Sehr wirksam
- Wirksam
- Weder - noch
- Unwirksam
- Sehr unwirksam

1.2. [Falls Frage 1 mit „unwirksam“ oder „sehr unwirksam“ beantwortet wurde:]
Warum war das Weißbuch im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen der Verkehrsträger nicht wirksam?

2. Über ihre drei Hauptziele hinaus strebt die EU mit ihrer Verkehrspolitik sichere, zuverlässige, nachhaltige, faire, barrierefreie und erschwingliche Verkehrsdienste für Bürger und Unternehmen in der gesamten EU an. Wie würden Sie, verglichen mit der Situation vor 10 Jahren, den Beitrag der Strategie des Weißbuchs zum Verkehr zu diesen Zielen bewerten?

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Weder - noch	Stimme zum Teil zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Meinung
Reisende und Pendler haben besseren Zugang zu Verkehrsdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unternehmen haben besseren Zugang zu Güterverkehrsdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Menschen und Umwelt werden durch die einzelnen Verkehrsaktivitäten weniger beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den Mobilitätsbedürfnissen der heutigen Generation wird bei gleichzeitig geringerer Belastung künftiger Generationen entsprochen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Preis der Verkehrsdienste spiegelt ihre externen Kosten (d. h. Klimawandel, Lärmbelastung und Luftverschmutzung, Unfälle, Verlust an biologischer Vielfalt, zunehmende Flächennutzung usw.) besser wider.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die technische Sicherheit der Verkehrsdienste hat sich EU-weit verbessert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Gefahrenabwehr der Verkehrsdienste hat sich EU-weit verbessert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Verkehrsdienste sind zuverlässiger geworden und von höherer Qualität.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Verkehr ist erschwinglicher geworden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Online-Buchung von Bus-/Zug-/Flugtickets ist einfacher geworden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Online-Abfrage von Fahrplänen ist einfacher geworden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Die Planung und das Buchen von Tickets für eine Reise, bei der mehrere Personenverkehrsmittel (z. B. Zug und Flugzeug) kombiniert werden, ist einfacher geworden.	<input type="radio"/>					
Die Kombination mehrerer Güterverkehrsträger für eine Beförderung (z. B. Straße und Schiene oder Binnenwasserstraßen) ist effizienter und einfacher geworden.	<input type="radio"/>					
Die Rechte von Bus-, Bahn- und Flugreisenden, die von einem Ort in der EU abreisen, werden besser geachtet.	<input type="radio"/>					
Die Beschäftigungsbedingungen im Verkehrssektor der EU haben sich verbessert.	<input type="radio"/>					

3. Um die Ziele der EU-Verkehrspolitik zu erreichen, enthält das Weißbuch eine umfassende Liste von Initiativen, die auf mehrere Aktionsbereiche verteilt sind. In all diesen Bereichen hat die Kommission inzwischen Initiativen, von denen viele legislativer und andere nichtlegislativer Art sind, auf den Weg gebracht. Inwieweit tragen Ihrer Ansicht nach die in den einzelnen Aktionsbereichen erzielten Fortschritte zur Verwirklichung der EU-Verkehrspolitik, wie sie im Weißbuch dargelegt ist, bei?

3.1 Einheitlicher europäischer Verkehrsraum

Es wurden Regeln und Initiativen verabschiedet, um das Funktionieren des Binnenmarkts für Verkehrsdienste zu verbessern, Marktzutrittsschranken zu beseitigen und die Effizienz zu steigern. Die Initiativen betrafen alle Verkehrsträger, z. B. den verbesserten Zugang zu den Märkten des inländischen Schienenpersonenverkehrs, ein integriertes Konzept für die Verwaltung von Güterverkehrskorridoren, die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums, eine bessere Anbindung der EU-Häfen durch einen „Blauen Gürtel“, einen nachhaltigen Rahmen für die Binnenschifffahrt, weniger Beschränkungen für die Kabotage im Straßengüterverkehr, den verbesserten Zugang zum Markt für Personenkraftverkehrsdienste und einen Rahmen für den Informationsaustausch und das Verkehrsmanagement entlang der multimodalen Güterverkehrslogistikkette.

Der Beitrag der Maßnahmen im Bereich des einheitlichen europäischen Verkehrsraums (wie oben beschrieben) war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.2 Förderung hochwertiger Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen

In diesem Bereich hat die Kommission eine Sozialregelung für Berufskraftfahrer, eine Sozialagenda für den Seeverkehr und die Festlegung europaweit geltender Mindestqualitäts- und -dienstleistungsstandards für die Beschäftigten in der gesamten Luftverkehrskette angestoßen.

Der Beitrag der Maßnahmen im Bereich der Förderung hochwertiger Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.3 Sicherer Verkehr

Es wurden Vorschriften und Initiativen angenommen, um die Luftfrachtsicherheit und die Sicherheit von Fluggästen zu erhöhen, eine Sachverständigengruppe zur Gefahrenabwehr im Landverkehr einzusetzen und die durchgängige Gefahrenabwehr entlang der Lieferkette zu verbessern.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich Gefahrenabwehr im Verkehr war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.4 Verkehrssicherheit

In diesem Bereich wurden Vorschriften und Initiativen unter anderem zur Einführung von Technologien für die Straßenverkehrssicherheit sowie zur Umsetzung eines Straßenverkehrssicherheitspakets und einer europäischen Strategie für die Sicherheit der Zivilluftfahrt angenommen. Weitere Initiativen sind der Sicherheit im Seeverkehr, der Verbesserung der Eisenbahnsicherheit im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets und der Vereinheitlichung der Vorschriften für intermodale Gefahrguttransporte gewidmet.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich Verkehrssicherheit war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.5 Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistung

In diesem Bereich hat die Kommission eine Initiative für eine einheitliche Auslegung der EU-Vorschriften über Passagierrechte auf den Weg gebracht und gemeinsame Grundsätze für Passagierrechte für alle Verkehrsträger aufgestellt. Sie hat Leitlinien zu den Rechten von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität herausgegeben. Die Kommission hat auch Spezifikationen für die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste angenommen und einen Leitfaden für die Aufrechterhaltung der Mobilität von Reisenden bei einer Unterbrechung des Verkehrssystems („Continuity of passenger mobility following disruption of the transport system“) veröffentlicht.

Der Beitrag der Initiativen zur Verbesserung der Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistung war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.6 Forschung und Innovation im Verkehrssektor

In diesem Bereich wurden Vorschriften und Initiativen verabschiedet, die unter anderem Folgendes unterstützen sollen: die Entwicklung umweltfreundlicher, sicherer und geräuscharmer Fahrzeuge, den Einsatz von Technologien zur Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr (z. B. Einführung von eCall), die Entwicklung neuer Verkehrssysteme (unbemannte Luftfahrzeuge usw.) sowie eine Strategie für umweltverträgliche, alternative Kraftstoffe und Innovationen für eine nachhaltige urbane Mobilität. Zu den Regulierungsinitiativen in diesem Bereich gehören unter anderem CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge, Geräuschemissionsnormen für Fahrzeuge, ein überarbeiteter Prüfzyklus zur Emissionsmessung, Interoperabilitätsnormen für die Lade- und Betankungsinfrastruktur, Anforderungen an umweltbewusstes Fahren (Ecodriving) sowie Spezifikationen für Bedingungen des Zugangs zu Verkehrsdaten zu Zwecken der Sicherheit und Gefahrenabwehr.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich Forschung und Innovation war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.7 Integrierte urbane Mobilität

In diesem Bereich unterstützt und überwacht die Kommission die Erstellung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität durch die Mitgliedstaaten. Darüber hinaus hat sie einen EU-Rahmen für die Innenstadt-Maut und eine Strategie für eine emissionsfreie Stadtlogistik vorgeschlagen.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich integrierte urbane Mobilität war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.8 Moderne Infrastruktur und intelligente Finanzierung

In diesem Bereich bieten die TEN-V-Leitlinien und die Fazilität „Connecting Europe“ den Rahmen und die Mittel für die Entwicklung strategischer europäischer Infrastruktur, die die Energieeffizienzanforderungen und die Herausforderungen des Klimawandels berücksichtigt. Darüber hinaus zielten Initiativen in diesem Bereich auf die Einführung groß angelegter, intelligenter und interoperabler Technologien (wie SESAR, ITS, ERTMS, RIS usw.) und die Errichtung einer multimodalen Struktur für Güterverkehrskorridore ab. Mit der Fazilität „Connecting Europe“ wurde ein neuer Finanzierungsrahmen für Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Das Engagement des Privatsektors wurde unter anderem durch den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) gefördert. Zu den Initiativen für intelligente Preisgestaltung und Besteuerung gehören Vorschläge wie eine überarbeitete Eurovignetten-Richtlinie.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich moderne Infrastruktur und intelligente Finanzierung war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

3.9 Externe Dimension des Verkehrs in der EU

Das Weißbuch enthält einen Aktionsbereich zur internationalen Rolle des Verkehrs in der EU. Dazu gehören unter anderem Initiativen zur Ausweitung der Binnenmarktvorschriften auf internationale Organisationen und Handelspartner, zur Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums, zur Ergreifung von Maßnahmen im Rahmen multilateraler Gremien zur Bewältigung von Energieeffizienzaspekten, des Klimawandels und des Terrorismus, zur Einbeziehung der Containerschifffahrt in die EU-Kartellvorschriften und für eine bessere verkehrspolitische Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU.

Der Beitrag der Initiativen im Bereich der externen Dimension des Verkehrs in der EU war:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr positiv
- Positiv
- Weder positiv noch negativ
- Negativ
- Sehr negativ
- Keine Meinung

4. Sind Sie der Ansicht, dass im Weißbuch die richtigen Aktionsbereiche ermittelt wurden, um die Herausforderungen, vor denen der Verkehrssektor der EU steht, zu bewältigen?

höchstens 1 Antwort(en)

Ja

Nein

Keine Meinung

5. Fehlten im Weißbuch Handlungsfelder, die Sie gerne aufgenommen hätten?

Bitte angeben:

6. Welche Auswirkungen hatten die folgenden technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen seit der Annahme des Weißbuchs im Jahr 2011?

6.1 Vermehrte Nutzung digitaler Technologien durch Verkehrsdienstleister und Entstehung neuer Geschäftsmodelle im Bereich der Verkehrsdienste (z. B. Fahrgemeinschaften, Fahrdienste, Mobilität als Dienstleistung).

	Positive	Eher positive	Weder positive noch negative	Eher negative	Negative	Keine Meinung
Senkung der Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung der Erdölabhängigkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erschwinglichkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung des Zugangs zu Verkehrsdiensten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zuverlässigkeit der Verkehrsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkter Wettbewerb zwischen Verkehrsdienstleistern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsbranche auf dem Weltmarkt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.2 Neue technologische Trends im verarbeitenden Gewerbe: künstliche Intelligenz, Automatisierung, Elektrifizierung.

	Positive	Eher positive	Weder positive noch negative	Eher negative	Negative	Keine Meinung
Senkung der Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung der Erdölabhängigkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erschwinglichkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung des Zugangs zu Verkehrsdiensten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zuverlässigkeit der Verkehrsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkter Wettbewerb zwischen Verkehrsdienstleistern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsbranche auf dem Weltmarkt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.3 Neue individuelle Mobilitätsmuster (z. B. Car-Sharing, Elektrofahrräder, elektrische Tretroller im Stadtverkehr).

	Positive	Eher positive	Weder positive noch negative	Eher negative	Negative	Keine Meinung
Senkung der Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung der Erdölabhängigkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erschwinglichkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung des Zugangs zu Verkehrsdiensten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zuverlässigkeit der Verkehrsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkter Wettbewerb zwischen Verkehrsdienstleistern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsbranche auf dem Weltmarkt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.4 Zunehmender Online-Handel: Online-Einkäufe, Hauszustellungen und integrierte Lieferketten.

	Positive	Eher positive	Weder positive noch negative	Eher negative	Negative	Keine Meinung
Senkung der Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung der Erdölabhängigkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erschwinglichkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung des Zugangs zu Verkehrsdiensten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zuverlässigkeit der Verkehrsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkter Wettbewerb zwischen Verkehrsdienstleistern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsbranche auf dem Weltmarkt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.5 Gibt es andere, oben nicht aufgeführte Trends oder Entwicklungen? (bitte näher ausführen und bewerten):

höchstens 1000 Zeichen

Andere

	Positive	Eher positive	Weder positive noch negative	Eher negative	Negative	Keine Meinung
Senkung der Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verringerung der Erdölabhängigkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erschwinglichkeit des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung des Zugangs zu Verkehrsdiensten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit, Gefahrenabwehr und Zuverlässigkeit der Verkehrsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkter Wettbewerb zwischen Verkehrsdienstleistern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsbranche auf dem Weltmarkt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

B. Relevanz des Weißbuchs

7. Welche Bedeutung würden Sie den folgenden Zielen des Weißbuchs von 2011 heute beimessen?

	0 (= nicht wichtig)	1	2	3	4	5 (= sehr wichtig)	Keine Meinung
Verringerung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen	<input type="radio"/>						
Drastische Verringerung der Quote der Erdölabhängigkeit verkehrsbezogener Aktivitäten	<input type="radio"/>						
Begrenzung des Anstiegs der Verkehrsüberlastung	<input type="radio"/>						
Ermöglichung eines grundlegenden Zugangs zu Verkehrsdiensten und der Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse von Einzelpersonen und Unternehmen	<input type="radio"/>						
Den Verkehrsbedürfnissen der heutigen Generation gerecht werden, ohne die kommenden Generationen übermäßig zu belasten	<input type="radio"/>						
Bereitstellung sicherer und zuverlässiger Verkehrsdienste von hoher Qualität	<input type="radio"/>						
Gewährleistung, dass Verkehr erschwinglich ist und fair und effizient betrieben wird	<input type="radio"/>						
Förderung hochwertiger Beschäftigung im Verkehrssektor	<input type="radio"/>						
Minimierung der externen Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft (d. h. Kosten durch Unfälle, Lärmbelastung und Luftverschmutzung, den Verlust an biologischer Vielfalt und zunehmende Flächennutzung)	<input type="radio"/>						

8. Die Ziele des Weißbuchs von 2011 sind mit 10 konkreten Kernzielen unterlegt, die als quantitativer und qualitativer Maßstab für die erzielten Fortschritte dienen.

8.1 Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zu den 10 Kernzielen zustimmen (oder nicht).

--	--	--	--

	Stimme voll und ganz zu	Stimme zum Teil zu	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu	Keine Meinung
Die Kernziele sind klar definiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Kernziele sind realistisch (weder zu sehr noch zu wenig ambitioniert).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Kernziele sind vollständig und spiegeln die Ziele des Weißbuchs angemessen wider.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sie können Ihre Antwort auf Frage 8.1 hier näher erläutern:

höchstens 3000 Zeichen

8.2 Wie nützlich sind heute die 2011 festgelegten Kernziele, um die Leistung des Verkehrssystems der EU und der einzelnen Mitgliedstaaten in Bezug auf folgende Aspekte bewerten zu können?

	Sehr nützlich	Relativ nützlich	Weder nützlich noch nutzlos	Eher nutzlos	Ausgesprochen nutzlos	Keine Meinung
Umweltauswirkungen (Dekarbonisierung, Verringerung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Energie- und Ressourceneffizienz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grad der Integration der Verkehrsdienste (verkehrsträgerspezifisch und verkehrsträgerübergreifend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualität der Dienste für Verkehrsnutzer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Im Weißbuch von 2011 wird ein breit angelegter politischer Ansatz verfolgt, d. h. es wurde ein Rahmen mit Zielen, Aktionsbereichen und konkreten Initiativen zur Bewältigung der Herausforderungen für den Verkehr in der EU geschaffen. Es führt eine Reihe von Initiativen auf, die unter Aktionsschwerpunkte eingruppiert wurden. Wir bitten um Ihre Meinung zu dieser Art des Herangehens an die Herausforderungen im EU-Verkehrssektor.

9.1 Angesichts der Herausforderungen, vor denen die EU-Verkehrspolitik steht, war das Weißbuch mit seinen Aktionsschwerpunkten:

höchstens 1 Antwort(en)

- Sehr relevant
- Relevant
- Eher relevant
- Eher irrelevant
- Irrelevant
- Keine Meinung

9.2 Möchten Sie auf Initiativen hinweisen, die im Weißbuch von 2011 enthalten sind und die Sie als noch immer relevant erachten, unabhängig davon, ob sie umgesetzt wurden oder nicht (bitte erläutern)?

höchstens 1000 Zeichen

9.3 Möchten Sie auf Initiativen hinweisen, die im Weißbuch von 2011 enthalten sind und die nicht weiterverfolgt werden sollten (bitte erläutern)?

höchstens 1000 Zeichen

9.4 Stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Ja	Nein	Keine Meinung
Das Verkehrsweißbuch von 2011 bildete eine geeignete Grundlage, um den Erfordernissen der Verkehrspolitik gerecht zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Gegenstand des Weißbuchs war zu eng gefasst. Der Schwerpunkt hätte nicht nur auf Verkehrsaspekten liegen, sondern auch Energie-, Industrie-, Umwelt- und Klimapolitik umfassen sollen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Gegenstand des Weißbuchs war zu weit gefasst. Es hätte sich auf weniger Schlüsselthemen des EU-Verkehrssektors beschränken sollen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

C. EU-Mehrwert des Weißbuchs von 2011

10. Sind Sie der Ansicht, dass ein Weißbuch für die Verkehrspolitik auf EU-Ebene zusätzlich zu den verkehrspolitischen Maßnahmen, die in den Mitgliedstaaten auf nationaler/regionaler Ebene verfolgt wurden, einen Mehrwert gebracht hat?

höchstens 1 Antwort(en)

- Ja
- Nein
- Keine Meinung

D. Effizienz des Weißbuchs und seiner Initiativen

Wir möchten Ihre Meinung sowohl zu den Kosten als auch zum Nutzen der im Weißbuch aufgeführten Maßnahmen erfahren. Glauben Sie, dass die Kosten (in Bezug auf finanzielle und personelle Ressourcen) für die Durchführung der 40 spezifischen Maßnahmen höher oder niedriger waren als der erzielte Nutzen?

11. Wie beurteilen Sie im Allgemeinen das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen der Maßnahmen des Weißbuchs für

	Nutzen ist größer als die Kosten	Nutzen und Kosten halten sich die Waage	Kosten sind höher als der Nutzen	Keine Meinung
die Umwelt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hersteller von Verkehrsmitteln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsunternehmen/-dienstleister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsnutzer /Fahrgäste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
öffentliche Verwaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Gesellschaft insgesamt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Sind Ihnen Initiativen des Weißbuchs in Ihrem Tätigkeitsbereich bekannt, bei denen sich der Aufwand und/oder die Kosten für Ihre Organisation (für die Umsetzung oder Durchsetzung) erhöht haben? Bitte präzisieren Sie, welche:

höchstens 1500 Zeichen

13. Gibt es Ihrer Ansicht nach Aspekte des Weißbuchs, die vereinfacht oder gestrafft werden könnten, ohne seine Wirksamkeit zu beeinträchtigen? Bitte erläutern Sie dies näher.

höchstens 3000 Zeichen

Teil II Künftige Verkehrs- und Mobilitätsstrategie

E i n l e i t u n g

Die als Teil des europäischen Grünen Deals der Kommission angekündigte EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität[1] wird eine Vision für die künftige Mobilität in Europa darlegen.

In diesem Abschnitt des Fragebogens sollen die Meinungen der Interessenträger zu den wichtigsten Zielen und möglichen Interventionsbereichen auf EU-Ebene eingeholt werden, um eine Verlagerung hin zu nachhaltigem Verkehr (einschließlich der Verringerung der Treibhausgas- und anderer Schadstoffemissionen) zu ermöglichen sowie den Sektor zu modernisieren und ihn intelligenter und inklusiver zu gestalten. In dem Fragebogen wird auch danach gefragt, wie diese Herausforderungen zusammen mit denen in Bezug auf technische Sicherheit, Gefahrenabwehr, soziale Aspekte (einschließlich Zugänglichkeit, Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit), Konnektivität und Binnenmarktfragen sowie die externe Dimension der EU-Politik angegangen werden können.

Die öffentliche Konsultation ist Teil der umfassenderen Bemühungen der Kommission, die Bürgerinnen und Bürger, die Behörden der Mitgliedstaaten und andere Interessenträger, darunter Wirtschaftsverbände, Industrie, Verbraucher und einschlägige Nichtregierungsorganisationen, zu konsultieren.

Weitere Einzelheiten finden Sie im Fahrplan für die künftige Strategie (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives?&frontEndStage=PLANNING_WORKFLOW).

[1] COM(2019) 640 final.

1. Wie schwer wird sich COVID-19 kurz- und mittelfristig auf Konnektivität und Mobilitätsmuster auswirken? (bitte bewerten Sie von 1 - keine Auswirkung, bis 10 - äußerst gravierend)

	1 = keine Auswirkung	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = äußerst gravierend
Kurzfristig (1 bis 2 Jahre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Mittelfristig (bis 2030)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Welche Lehren sollten aus der COVID-19-Krise und ihren Auswirkungen auf Konnektivität und Mobilitätsmuster und -verhalten gezogen werden, um ein widerstandsfähiges Verkehrssystem aufzubauen, das zukunftsfähig ist? Bitte nennen Sie nach Möglichkeit Bereiche für Folgemaßnahmen (höchstens 1500 Zeichen).

höchstens 1500 Zeichen

Die Krise hat ein besonderes Problem für den ÖPNV aufgeworfen: Die Nutzerzahlen sind COVID-19-bedingt sehr schnell in erheblichem Maße eingebrochen, bestehende Fixkosten konnten jedoch nicht oder nur eingeschränkt in gleichem Maße angepasst werden. Dies führt zu einer – lokal unterschiedlichen, aber doch flächendeckenden – Unterfinanzierung der entsprechenden lokalen Angebote und stellt eine große Belastung für die jeweiligen Aufwandsträger dar. Die langfristige Förderung bzw. Nutzung von Homeoffice und Videokonferenzen anstelle von Dienstreisen könnte zu einer starken Reduzierung von Staus und Luftverschmutzung, jedoch auch zu einer anhaltend abweichenden Bedarfslage an Mobilität führen. Diese Problemlage erfordert eine integrierte, sektorübergreifende Herangehensweise. Die bisher bekannten Ursachen, wie Angst vor Ansteckung, fehlende Kinderbetreuung, Unterrichtsausfall und Betriebsschließungen bzw. Kurzarbeit, müssen adressiert werden. Hierzu gehört u. a. die Erweiterung vorhandener Kapazitäten im ÖPNV und Schülerbeförderung, um die gesteigerten Platzbedarfe, z. B. durch verschärfte Hygienestandards, abbilden zu können, aber auch die konsequente (Weiter-)Förderung flexibler Verkehre und den Ausbau des entsprechenden Angebots. Gleichzeitig müssen in Betrieben, Schulen und Kindertagesstätten die Voraussetzungen für eine Rückkehr geschaffen werden.

3. Ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU entfällt auf den Verkehrssektor und dieser Anteil steigt weiter. Er ist auch eine wesentliche Quelle von Luftverschmutzung und Lärm und hat eine Reihe negativer Auswirkungen auf die Umwelt. Wie wichtig sind die folgenden Grundsätze bei der Ausrichtung der EU-Maßnahmen zur Bewältigung dieser Umweltprobleme?

	Wichtig	Eher wichtig	Nicht besonders wichtig	Unwichtig	Keine Meinung
Nachhaltigere Gestaltung des gesamten Verkehrssystems - und jedes einzelnen Verkehrsträgers	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bereitstellung nachhaltiger Alternativlösungen für die Bürgerinnen und Bürger und die Unternehmen in der EU (z. B. wettbewerbsfähige Zugverbindungen zwischen Städten, öffentlicher Verkehr von hoher Qualität, gemeinsam genutzte Mobilitätsdienste)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausnahmslose Anwendung des Verursacherprinzips bei allen Verkehrsträgern durch Maßnahmen wie Steuern und Abgaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Förderung der Konnektivität und des Zugangs zu Verkehr und Mobilität für alle	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sensibilisierung für die Auswirkungen von Verkehr und Mobilität auf Klima und Umwelt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung der Erschwinglichkeit von Verkehr und Mobilität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Wie wichtig ist es angesichts der klima- und umweltpolitischen Herausforderungen, dass sich die Maßnahmen der EU auf die folgenden Bereiche konzentrieren?

	Sehr wichtig	Eher wichtig	Nicht besonders wichtig	Unwichtig	Keine Meinung
Erhöhung des Anteils nachhaltigerer Verkehrsträger (z. B. Förderung der Multimodalität, aktive Arten der Fortbewegung wie z. B. zu Fuß und per Fahrrad)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Effizienz des gesamten Verkehrssystems (z. B. durch bessere Verkehrsmanagementsysteme)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkere Verbreitung sauberer Fahrzeuge (z. B. strengere CO2-Emissionsnormen) und effiziente Integration von Elektrofahrzeugen in das Stromnetz	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkere Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe (z. B. Ausbau der Lade-/Betankungsinfrastruktur, Beimischungsauflagen)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anreize für nachhaltige Entscheidungen der Verbraucher und für eine emissionsarme Mobilität (z. B. verstärkte Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips, bessere Information der Verbraucher über den CO2-Fußabdruck)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erhöhung der Investitionen in nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen und -lösungen (z. B. Hochgeschwindigkeitszüge, Binnenwasserstraßen, Lade- und Betankungsinfrastruktur)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung der Einführung innovativer digitaler Lösungen im Verkehr	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit nachhaltiger Verkehrsmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

Grundsätzlich ist bei den Regelungen Vorsicht geboten, um die Bürger, die Unternehmen und die Kommunen in der EU nicht zu überlasten. Eine Benachteiligung derer, die Kilometer auf sich nehmen, um zur Arbeit zu kommen, darf ebenso wenig erfolgen, wie eine (finanzielle) Überforderung des Transport-Sektors.

5. Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Faktoren, um den negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs schneller entgegenwirken und auf diese Weise die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % senken zu können?

höchstens 3 Antwort(en)

- Erhöhung der Investitionen in neue Technologien
- Beseitigung von Hindernissen im Binnenmarkt zur Verringerung von Ineffizienzen bei Verkehrsdiensten
- Nahtloseres und effizienteres Verkehrsmanagement bei allen Verkehrsträgern, um unnötige Emissionen zu vermeiden
- Anreize für eine Verkehrsverlagerung im Güter- und Personenverkehr durch Investitionen in multimodale Infrastruktur
- Wahrung der Technologieneutralität
- Internalisierung der externen Umweltkosten des Verkehrs bei allen Verkehrsträgern
- Verhaltensänderungen der Verbraucher bei Entscheidungen für Verkehrsdienste
- Digitalisierung aller Verkehrsträger und -infrastrukturen

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

6. Was wäre in den Bereichen, die Sie in Frage 3 als (sehr oder eher) wichtig bezeichnet haben, die zentrale Maßnahme, die die EU ergreifen sollte?

höchstens 1500 Zeichen

Die EU sollte insbesondere auf lokaler Ebene die Entwicklung und Umsetzung innovativer Lösungsansätze im Mobilitätsbereich stärker fördern. Neben der Förderung von z. B. der Erstellung von entsprechenden (übergreifenden) Mobilitäts-Konzepten, sollten hierbei insbesondere auch Pilotprojekte und investive Maßnahmen förderfähig sein. Der Grundsatz der Technologieneutralität muss i. Ü. gewahrt bleiben. Der Zugang zu entsprechenden Mitteln sollte niederschwellig, unkompliziert und in der Abwicklung unbürokratisch gestaltet sein, um die vorhandenen Mittel möglichst schnell, effizient und in der Fläche zur Wirkung zu bringen.

7. Was wäre in den Bereichen, die Sie in Frage 3 als (sehr oder eher) wichtig bezeichnet haben, die zentrale Maßnahme, die nationale und/oder lokale Behörden ergreifen sollten?

höchstens 1500 Zeichen

8. Welche Bedingungen sind für Sie (als Einzelperson oder als Organisation) am Wichtigsten, um auf eine nachhaltigere Art des Pendelns, des Reisens oder der Warenbeförderung für Ihr Unternehmen umzusteigen?

höchstens 3 Antwort(en)

- Verfügbarkeit umweltfreundlicher Alternativen (z. B. Fahrgemeinschaften, emissionsfreie Fahrzeuge, öffentlicher Verkehr)
- Verfügbarkeit bequemer Alternativen (angepasst an Ihre Bedürfnisse)
- Verfügbarkeit im Allgemeinen (z. B. Anbindung, Häufigkeit)
- Reise-/Transportzeit
- Zugängliche Infrastruktur (z. B. Bahnhöfe)
- Sicherheit (in Bezug auf Unfälle)
- Sicherheit (in Bezug auf mögliche Diebstähle und Aggression)
- Qualität der Dienste
- Preis (preislich vergleichbare Alternativen)
- Innovation und digitaler Zugang (zum Dienst)
- Ausmaß der Umweltauswirkungen
- Benutzerfreundlichkeit und einfache Bezahlungsmöglichkeiten
- Sie sind unabhängig von den Bedingungen bereit, umzusteigen/innerhalb Ihrer Organisation für den Umstieg zu werben.

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

9. Wie wichtig sind auf EU-Ebene die folgenden Strategien und Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Landverkehrs für die Erreichung des langfristigen Ziels der EU, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen?

Bitte bewerten Sie die Optionen in der nachstehenden Tabelle von 5 (am wichtigsten) bis 1 (am wenigsten wichtig). Nicht alle Optionen müssen bewertet werden.

	1	2	3	4	5
Ehrgeizigere CO2- und Schadstoffemissionsnormen für Neufahrzeuge	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weitere Anreize für die Markteinführung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung des Aufbaus einer Lade-/Betankungsinfrastruktur entlang der Landinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung und Anreize für die Entwicklung emissionsarmer und -freier Mobilität (z. B. Kaufanreize, um saubere Mobilität für alle erschwinglich zu machen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einführung einer CO2-Bepreisung für fossile Brennstoffe	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung der Integration der Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen) und Förderung ihrer effizienten Nutzung durch intelligente und digitale Mobilitätslösungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung einer Verkehrsverlagerung auf den städtischen öffentlichen Verkehr und aktive Arten der Mobilität wie Zufußgehen und Radfahren, sowie auf Busse, Schienen- und Schiffsverkehr für den Fernverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anpassung und Entwicklung preislicher Maßnahmen (z. B. Straßenbenutzungsgebühren, Kraftfahrzeugsteuern usw.), damit umweltschädlichere Fahrzeuge höher und umweltfreundlichere geringer besteuert werden	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sensibilisierung der Verbraucher für verfügbare emissionsarme Fahrzeuge und Mobilitätslösungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Welche Maßnahmen in Ergänzung zu einer möglichen Einbeziehung in das EU-Emissionshandelssystem sollten in Betracht gezogen werden, um die Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs zu verringern?

Bitte bewerten Sie die Optionen in der nachstehenden Tabelle von 5 (am wichtigsten) bis 1 (am wenigsten wichtig). Nicht alle Optionen müssen bewertet werden.

	1	2	3	4	5
Forschungs- und Innovationsmaßnahmen	<input type="radio"/>				
Günstige Rahmenbedingungen für die Förderung von Investitionen in und die Finanzierung von nachhaltige(n) Technologien, einschließlich der Erneuerung der Flotte mit umweltfreundlicheren Schiffen	<input type="radio"/>				
Maßnahmen zur Förderung von Energieeffizienzverbesserungen	<input type="radio"/>				
Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes nachhaltiger alternativer Kraftstoffe	<input type="radio"/>				
Preisliche Maßnahmen	<input type="radio"/>				

Maßnahmen auf Hafenebene (z. B. Nutzung landseitiger Stromversorgung, Regulierung des Zugangs der umweltschädlichsten Schiffe)

<input type="radio"/>				
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

11. Welche Maßnahmen in Ergänzung zur Einbeziehung in das EU-Emissionshandelssystem sollten in Betracht gezogen werden, um die Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs zu verringern?

Bitte bewerten Sie die Optionen in der nachstehenden Tabelle von 5 (am wichtigsten) bis 1 (am wenigsten wichtig). Nicht alle Optionen müssen bewertet werden.

	1	2	3	4	5
Forschungs- und Innovationsmaßnahmen	<input type="radio"/>				
Günstige Rahmenbedingungen für die Förderung von Investitionen in und die Finanzierung von nachhaltige(n) Technologien	<input type="radio"/>				
Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes nachhaltiger alternativer Kraftstoffe in der Luftfahrt	<input type="radio"/>				
Maßnahmen zur Verbesserung des Flugverkehrsmanagements (einheitlicher europäischer Luftraum)	<input type="radio"/>				
Preisliche Maßnahmen	<input type="radio"/>				
Maßnahmen auf Flughafenebene (z. B. Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe im Bodenverkehr)	<input type="radio"/>				
Ermöglichung nachhaltigerer Verbraucherentscheidungen	<input type="radio"/>				
Förderung einer Verkehrsverlagerung auf den Schienen- und Busverkehr	<input type="radio"/>				

12. Welche anderen Herausforderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität - neben den zentralen Herausforderungen einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 90 % bis 2050 und einer drastischen Verringerung der Umweltverschmutzung - müssten von der EU in den nächsten zehn Jahren bewältigt werden?

höchstens 5 Antwort(en)

- Sonstige Auswirkungen des Sektors auf die Umwelt (z. B. Schädigung von Lebensräumen)
- Verkehrsüberlastung und Kapazitätsmangel
- Digitalisierung des Verkehrssektors
- Bedarf an Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung der europäischen Bürgerinnen und Bürger (Konnektivität)
-

Bedarf an Infrastruktur für aktive Arten der Mobilität (z. B. Zufußgehen, Radfahren)

- Auswirkungen der demografischen Herausforderungen im Zusammenhang mit einer alternden Gesellschaft auf die Verkehrsbedürfnisse
- Unterschiede beim Zugang zu Verkehrsdiensten zwischen ländlichen und städtischen Gebieten
- Schneller Zugang zu Verkehrs- und Mobilitätsdiensten in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem Sie leben
- Verfügbarkeit und Zugang zu Ladestationen und Tankstellen (z. B. für Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb)
- Verfügbarkeit gemeinsam genutzter Mobilitätslösungen (z. B. Car-, Mikromobilität- oder Bike-Sharing)
- Technische Sicherheit (z. B. Unfälle)
- Gefahrenabwehr (z. B. Terrorismus)
- Erschwinglichkeit von Verkehrsdiensten (Mobilitätskosten)
- Qualität der Schienenverkehrsdienste
- Faire Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer im Verkehrssektor
- Bedarf an angemessen qualifizierten Arbeitskräften
- Wirksamer Schutz der Verbraucher- und Fahrgastrechte
- Geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Nutzung oder dem Zugang zu Mobilität
- Globaler Wettbewerb

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

Strengere Schadstoff- und CO₂-Emissionsgrenzwerte und andere preisliche Maßnahmen belasten bei unausgewogener Regelung nicht nur die heimische Wirtschaft, sondern benachteiligen auch den ländlichen Raum. Dort ist die Bevölkerung bisher – je nach örtlichen Gegebenheiten (z. B. weite Strecken, örtliche Verfügbarkeiten) – mangels tragfähiger Alternativen häufig auf herkömmliche Fahrzeugantriebe oder Heizsysteme angewiesen. Zudem dürfte die Schadstoffbelastung aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte dort deutlich geringer ausfallen. Notwendig erscheint daher eine Anpassung der Vorschriften mit Augenmaß, die sowohl eine Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten zulässt, als auch die klimapolitisch zu erreichenden Verbesserungen den wirtschaftlichen Folgen – verhältnismäßig und verantwortungsvoll – gegenüberstellt.

Die Erschwinglichkeit von Verkehrskosten sollte so definiert werden, dass insbesondere sozial schwächere Bevölkerungsgruppen hinreichenden Zugang zu Mobilitätsdiensten erlangen. Davon zu unterscheiden sind jedoch Billigangebote, die, ohne Differenzierung nach der sozialen Bedürftigkeit, jedermann gleichermaßen zur Verfügung stehen. Billige Flat-Rate-Angebote entfalten keine steuernde Wirkung, sondern führen nur zu noch mehr Verkehr. Bereits begrenzte Ressourcen würden dadurch zusätzlich belastet.

13. Wo ist angesichts der enormen Nachhaltigkeits- und Modernisierungsherausforderung eine Maßnahme der EU erforderlich, um die Vorteile von Automatisierung und Innovation im Verkehrssektor zu nutzen (z. B. im Bereich der vernetzten und automatisierten Mobilität, aufkommende Technologien wie z. B. Drohnen)?

	Erforderlich	Weder - noch	Nicht erforderlich	Keine Meinung
Gewährleistung eines kohärenten Rechtsrahmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherstellung eines verkehrsträgerübergreifenden Ansatzes bei Vorschriften und Strategien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beseitigung von Hindernissen für die Erprobung und Einführung neuer Lösungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung von Forschung und Innovation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung von Interoperabilitätsnormen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung von Standards für Sicherheit und Gefahrenabwehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung angemessener preislicher Maßnahmen, Besteuerung und finanzieller Anreize	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erleichterung von Datenverfügbarkeit und -zugang (verkehrsträgerspezifisch und -übergreifend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung sozialer Standards	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung des Aufbaus von Kompetenzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beitrag zur Ausräumung von Sicherheitsbedenken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung der Einführung neuer Technologien und fairer Marktlösungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine der obigen Antworten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

14. Inwieweit stimmen Sie zu, dass die nachstehenden Faktoren nach wie vor Hindernisse für die Verwirklichung einer wirklich nachhaltigen, grenzüberschreitenden Mobilität von Reisenden und Gütern in der EU darstellen?

	Auf jeden Fall	In hohem Maße	Nicht so sehr	Überhaupt nicht	Keine Meinung
	<input type="radio"/>				

Mangel an ausreichend ausgebauter und angebundener Infrastruktur	<input type="radio"/>				
Mangelnde Interoperabilität zwischen den Infrastrukturen und Diensten der Mitgliedstaaten	<input type="radio"/>				
Mangel an multimodaler Infrastruktur (z. B. Umschlagterminals)	<input type="radio"/>				
Unzureichende Zuverlässigkeit	<input type="radio"/>				
Hindernisse für Anbieter, Dienste in anderen Mitgliedstaaten zu erbringen	<input type="radio"/>				
Fehlende europäische Sozialstandards	<input type="radio"/>				
Unterschiedlich geregelte Zugangsbeschränkungen (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) in verschiedenen europäischen Städten	<input type="radio"/>				

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

15. Inwieweit stimmen Sie zu, dass die nachstehenden Faktoren in der EU nach wie vor Hindernisse für den grenzüberschreitenden, und hier insbesondere für den öffentlichen oder kollektiven, Personenverkehr und für Angebote im Bereich „Mobilität als Dienstleistung“ darstellen?

	Auf jeden Fall	In hohem Maße	Nicht so sehr	Überhaupt nicht	Keine Meinung
Mangel an ausreichend ausgebauter und angebundener Infrastruktur	<input type="radio"/>				
Mangelnde Interoperabilität zwischen den Infrastrukturen und Diensten der Mitgliedstaaten	<input type="radio"/>				
Fehlende Möglichkeiten für den Kauf von Tickets für verschiedene Verkehrsträger / für grenzüberschreitende Verkehrsdienste	<input type="radio"/>				
Fehlende Mobilitätsoptionen (z. B. Nachtzüge)	<input type="radio"/>				
Unzureichendes Schutzniveau für Fahrgäste	<input type="radio"/>				
Hindernisse für Anbieter, Dienste in anderen Mitgliedstaaten zu erbringen	<input type="radio"/>				

Hindernisse für neue und kollaborative Dienste/Optionen von „Mobilität als Dienstleistung“, die die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (z. B. Taxis, öffentlicher Verkehr und Fahrräder) anbieten	<input type="radio"/>				
Fehlende europäische Sozialstandards	<input type="radio"/>				
Unterschiedlich geregelte Zugangsbeschränkungen (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) in verschiedenen europäischen Städten	<input type="radio"/>				

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

16. Vor dem Hintergrund des Übergangs zu einem nachhaltigen und modernisierten Verkehrssektor, welche sind für Sie aus der Perspektive der dort Beschäftigten die größten Herausforderungen der nächsten 10-15 Jahre?

höchstens 3 Antwort(en)

- Potenzielle(r) Umwandlung oder Verlust bestehender Arbeitsplätze
- Notwendige Umschulung der derzeitigen Arbeitskräfte
- Verfügbarkeit von (qualifizierten) Arbeitskräften
- Faire Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer im Verkehrssektor
- Geschlechtsspezifische Unterschiede bei den Beschäftigten im Verkehrssektor
- Zugang zum Beruf, einschließlich der gegenseitigen Anerkennung von Bescheinigungen
- Personaltransfers

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

17. Nachhaltigen Verkehr zu erreichen bedeutet, dass die Nutzer an erster Stelle stehen und dafür gesorgt wird, dass sie anderen Mobilitätslösungen vertrauen. Welche sind Ihrer Ansicht nach in den nächsten 10-15 Jahren die wichtigsten Herausforderungen im Verkehrssektor in Bezug auf Sicherheit und Gefahrenabwehr?

	Sehr relevant	Relevant	Eher relevant	Nicht sehr relevant	Überhaupt nicht relevant	Keine Meinung
Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere Verringerung der Auswirkungen unsicherer Verhaltensweisen (z. B. Alkohol- oder Drogenkonsum, Geschwindigkeitsübertretungen, Ablenkung durch Smartphones usw.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer usw.)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere an Bahnübergängen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Eisenbahnsicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Sicherheit im Schiffsverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbesserung der Flugsicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abwehr terroristischer Bedrohungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abwehr von Bedrohungen für die Cybersicherheit	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewältigung extremer Wetterbedingungen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstiges (bitte ausführen):

höchstens 1500 Zeichen

18. Bitte beschreiben Sie kurz alle spezifischen Maßnahmen auf EU-Ebene, die Ihrer Ansicht nach besonders wirksam wären, um die von Ihnen in den vorangegangenen Fragen hervorgehobenen Herausforderungen zu bewältigen.

höchstens 2000 Zeichen

Leicht zugängliche EU-Fördermöglichkeiten zur Unterstützung von Investitionen, Pilotprojekten, Konzepten, usw.

Sonstige Angaben

Falls Sie weitere Informationen oder Anmerkungen mit Bezug zu diesem Fragebogen hinzufügen möchten, können Sie dies hier tun.

höchstens 3000 Zeichen

Das Thema Mobilität betrifft die Bürgerinnen und Bürger in der EU in vielen Lebensbereichen täglich, vor Ort und unmittelbar. Ein Großteil der individuellen und kollektiven Mobilität findet hierbei lokal im engsten Lebensumfeld statt. Der individuelle Bedarf – beruflich wie privat – unterscheidet sich je nach Lebenslage, persönlichen Rahmenbedingungen und örtlichen Gegebenheiten teils erheblich. Dies betrifft u. a. die Zusammensetzung der örtlichen Bevölkerung, die geographischen Gegebenheiten und die lokale Infrastruktur. Ein europäischer Ansatz in diesem Bereich sollte entsprechend auf lokale Besonderheiten und die gewachsenen und gelebten Strukturen vor Ort eingehen und die lokalen Akteure proaktiv bei notwendigen Anpassungen und Transformationen unterstützen. Hierbei sollten insbesondere die zu erwartenden erheblichen finanziellen Mehrbelastungen für kommunale Haushalte (ÖPNV, lokale Infrastruktur, Personalaufwand, ...), möglicherweise vorhandene technische Hürden (z. B. lokales Wetter, geographische Gegebenheiten) sowie eine möglichst ressourceneffiziente Umsetzung mit geringem Verwaltungsaufwand berücksichtigt werden. Eine europäische „one-size-fits-all“-Lösung kann hierbei nicht das Ziel sein. Lokale Verwaltungen dürfen nicht überfordert, sondern müssen passend unterstützt werden. Hierzu gehört auch ausreichender Spielraum für lokale Initiativen, z. B. durch die Einhaltung des Grundsatzes der Technologieneutralität und insbesondere ein effizientes und handhabbares EU-Vergabe- und Beihilferecht ohne politische Überfrachtung.

Sie können gerne ein kurzes Dokument hochladen, zum Beispiel zusätzliche Belege für Ihre Antworten oder ein Positionspapier. Bitte beachten Sie, dass das hochgeladene Dokument zusammen mit Ihrer Antwort auf den Fragebogen - dem wesentlichen Beitrag zu dieser öffentlichen Konsultation - veröffentlicht wird. Das Dokument dient als zusätzliche Hintergrundinformation, die den Lesern helfen wird, Ihre Position besser zu verstehen.

Bitte laden Sie Ihre Datei hoch.

Die maximale Dateigröße beträgt 1 MB.

Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Contact

MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu