

Newsletter

November – Dezember 2020

I.	Abkommen zum Datenaustausch	1
II.	Bitkom: Europäische Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität	2
III.	EU Roadworthiness Package	2
IV.	25. World Day of Remembrance for Road Traffic Victims	3
V.	Greenwashing durch Plug-In-Hybride	3
VI.	Die Bedeutung des Individualverkehrs	4
VII.	Tourismus in der Krise	4
VIII.	Kalender	6



Abkommen zum Datenaustausch

Die Aufgabe der European Data Task Force (DTF), die 2017 von allen europäischen Verkehrsministern, der Kommission und den derzeitigen Partnern aus der Industrie gegründet wurde, besteht darin, die Verkehrssicherheit zu verbessern, indem die Reichweite sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen, die auf von Fahrzeugen und Infrastruktur generierten Sicherheitsdaten beruhen, maximiert wird.

Die von der Europäischen Kommission unterstützte DTF-Initiative „Data for Road Safety“ (Daten für die Straßenverkehrssicherheit) kündigte nun am 2. Dezember an, dass sie die langfristige Einführung eines sicherheitsbezogenen Verkehrsinformations-Ökosystems (SRTI) anstrebt, das Fahrer vor gefährlichen Fahrbedingungen warnt. Die Ankündigung wurde mit der Unterzeichnung eines Mehrparteienabkommens (MPA) markiert, in dem sich Automobilhersteller, Automobilzulieferer, Straßenverkehrsbehörden, EU-Mitgliedsstaaten und Anbieter von Ortungstechnologien zum langfristigen Austausch von Sicherheitsdaten verpflichten, um die Straßen sicherer zu machen.

Das Abkommen, das eine Laufzeit von 5 Jahren hat, definiert den technischen und organisatorischen Rahmen, wie Sicherheitsdaten mehrerer Marken und mehrerer Länder innerhalb des SRTI-Ökosystems auf faire und vertrauenswürdige Weise zugänglich gemacht und genutzt werden können. Sie definiert auch die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der SRTI-Wertschöpfungskette. Das SRTI-Ökosystem basiert auf einem Reziprozitätsmodell - Sicherheitsdaten werden als Gegenleistung für Sicherheitsdienstleistungen angeboten. Schon jetzt sind viele Fahrzeuge mit den neuesten Technologien ausgestattet, die gefährliche Straßenzustände erkennen und die Fahrer warnen - zum Beispiel bei rutschigen Straßen. Straßenbetreiber können mit ihrer umfassenden Infrastruktur potenzielle Gefahrenbereiche erkennen. Diese Warnungen

sind jedoch auch für andere Fahrer und Straßenbetreiber von Vorteil - und die Mitglieder von Data for Road Safety sind der Meinung, dass unabhängig von der verwendeten Automarke oder Navigationsanwendung alle Fahrer in ganz Europa Zugang zu einem einheitlichen Mindestsatz an Sicherheitsinformationen haben sollten, die ihnen helfen können, besser informierte Entscheidungen zu treffen und dadurch viele Leben zu retten.

Zwischen Juni 2019 und Oktober 2020 hatten die Mitglieder der Data for Road Safety-Initiative den ersten Schritt zu einem harmonisierten Austausch sicherheitsrelevanter Daten getan, indem sie einen Proof-of-Concept (PoC)-Test einer dezentralen Datenkollaborationsarchitektur durchführten. Während des PoC-Test wurden dem Ökosystem zig Millionen von Nachrichten zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge haben gezeigt, dass sie in der Lage sind, Daten für fünf der acht SRTI-Kategorien der EU-Verordnung 886/2013 zu produzieren (ungeschützte Unfallstelle, liegengeliebene Fahrzeug, zeitweise rutschige Fahrbahn, eingeschränkte Sicht und außergewöhnliche Wetterbedingungen). Die Bereitstellung dieses SRTI hat sich bereits positiv auf die Verkehrssicherheit in Europa ausgewirkt. So trug es beispielsweise dazu bei, den Einsatz von Rettungsdiensten und Fahrzeugbergungsunternehmen durch die Behörden zu beschleunigen. In der Tat wurde die genaue Position von Fahrzeugunfällen und liegen gebliebenen Fahrzeugen innerhalb von Sekunden an die Dienstleister weitergegeben, die dann in der Lage waren, Warnungen an andere Verkehrsteilnehmer auszugeben. Die Initiative ruft mit diesem Abkommen alle willigen und relevanten Akteure im SRTI-Bereich auf, beizutreten.

Weitere Links:

- [Mehr Informationen zur Data for Road Safety-Initiative](#)

Bitkom: Europäische Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität

Die Europäische Kommission wird noch im Dezember ihre Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität vorstellen. Vor diesem Hintergrund hat der deutsche Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien bitkom kürzlich ein Positionspapier veröffentlicht, in dem der Verband Initiative der Kommission begrüßt und betont, dass die Zukunft von Verkehr und Mobilität digital und grün ist. Um ein faires, nachhaltiges und intelligentes Verkehrssystem zu erreichen, bestehe die anstehende Aufgabe darin, ein datengesteuertes europäisches Mobilitäts-Ökosystem zu schaffen, das alle relevanten Interessengruppen einbezieht. Ein solches Ökosystem solle dabei nicht nur auf einer einzigen Plattform aufbauen, sondern auf dem Zusammenspiel und dem Austausch mehrerer Plattformen.

Bitkom nennt in seinem Positionspapier drei Kernpunkte für ein funktionierendes Ökosystem: (a) Anerkennung der Unterscheidung zwischen Waren- und Personenverkehrs; (b) Nutzung und Vereinfachung der bereits bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen; und (c) Digitalisierung und Vernetzung aller Verkehrsträger und Infrastrukturen (d.h. Multi-/Intermodalität). Zum letzten Punkt hebt bitkom auch noch einmal die Wahrung der Technologieneutralität hervor.

Weitere Links:

- [Bitkom Positionspapier](#)

EU Roadworthiness Package

Das EU Roadworthiness Package (EU-Verkehrstauglichkeitspaket) wurde zuletzt 2014 überarbeitet und besteht aus der Richtlinie 2014/45/EU über regelmäßige technische Überwachung, der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen und der Richtlinie 2014/46/EU

über die Anforderungen an die Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen mit Umsetzung im Mai 2018. Die Europäische Kommission ist derzeit in der Phase der Vorbereitung ihres Umsetzungsberichts, der voraussichtlich noch dieses Jahr veröffentlicht wird. Im Anschluss wird das Parlament einen eigenen Umsetzungsbericht erstellen.

Dies haben einige Verbände und Akteure zum Anlass genommen, Positionspapiere zu veröffentlichen, um auf Probleme und mögliche Verbesserungen hinzuweisen. Der European Transport Safety Council (ETSC) zum Beispiel betont in seinem Papier insbesondere neuere Entwicklungen wie eCall und Automatisierung. Auch das International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) sieht Handlungsbedarf in der Aktualisierung und Anpassung an neuere Technologien. So sollen beispielsweise bei den Verkehrstauglichkeitsprüfungen demnächst auch neue Fahrzeugkategorien, fortgeschrittene Fahrassistenzsysteme und eCall geprüft werden. Auch das Thema der vernetzten und automatisierten Mobilität muss zwangsläufig in die Prüfverfahren einfließen. Ein besonderes Feld stellt dabei auch die Bekämpfung der Manipulation sowie Cyberangriffe. Fahrzeuge erzeugen eine große Menge an Daten, von denen viele personenbezogen sind und deren Verwendung genau definiert und geschützt werden muss. CITA betont außerdem, dass für die Weiterentwicklung von Inspektions- und Bewertungsverfahren für moderne Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg, technische Prüffirmen einen diskriminierungsfreien und unabhängigen Zugang zu den Originaldaten moderner Fahrzeuge benötigen. Sowohl am Prüfplatz als auch mittels digitalem Fernzugriff über drahtlose Schnittstellen. Der Zugang zu Fahrzeugdaten für Diagnose, Prüfung und Inspektion von Motormanagement- und Abgasreinigungssystemen sowie verkehrssicherheitsrelevanten Systemen über drahtlose Schnittstellen ist bisher nicht durch die Typgenehmigungsverordnung EG/715/2007 abgedeckt.

Weitere Links:

- [EAC Positionspapier: Zugang zu Fahrzeugdaten](#)
- [ETSC Positionspapier](#)
- [CITA Positionspapier](#)

25. World Day of Remembrance for Road Traffic Victims

Am 15. November wurde der 25. Weltgedenktag für die Opfer des Straßenverkehrs begangen, ein Tag zum Gedenken an die im Straßenverkehr Getöteten oder Verletzten. Seit 1995 haben Verkehrsofferorganisationen unter dem Dach der European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) diesen Tag gemeinsam begangen - zunächst als Europäischer Gedenktag, aber schon bald als Welttag, als sich NGOs aus Afrika, Südamerika und Asien anschlossen. An diesem Tag präsentierte die Europäische Kommission auch die endgültigen Verkehrssicherheitszahlen für 2019, die einen Rückgang der Verkehrstoten in der EU um 3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ausweisen. Auch wenn dieser Trend ermutigend ist, verloren im Jahr 2019 immer noch 22.700 Menschen auf den Straßen der EU ihr Leben, und etwa fünfmal mehr wurden schwer verletzt. Aus diesem Grund forciert die Kommission die „Vision Null“, d.h. null Todesopfer und Schwerverletzte bis 2050, in Übereinstimmung mit dem EU-Rahmen für die Straßenverkehrssicherheitspolitik 2021-2030.

Die Kommission veröffentlichte außerdem einen Bericht, in dem die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Erreichung des EU-Ziels einer 50-prozentigen Verringerung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 überwacht werden.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung Europäische Kommission](#)
- [Mehr Infos zum World Day of Remembrance for Road Traffic Victims](#)

Greenwashing durch Plug-In-Hybride

Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge können bis zu achtmal mehr Kohlendioxid ausstoßen als beworben, so eine Untersuchung der europäischen NGO Transport&Environment (T&E). Die Studie ergab, dass drei der beliebtesten Hybridfahrzeuge in Europa - der BMW X5, der Volvo XC60 und der Mitsubishi Outlander - alle mehr CO₂ ausstoßen als beworben, wenn sie unter realen Bedingungen getestet werden.

Die drei Fahrzeuge emittierten 28-89 Prozent mehr CO₂ als angegeben, wenn sie mit einer vollgeladenen Batterie unter optimalen Bedingungen getestet wurden. Bei einer leeren Batterie emittierten sie drei- bis achtmal mehr als die offiziellen Werte. Die Ergebnisse scheinen frühere Ergebnisse des International Council on Clean Transportation zu bestätigen, die im vergangenen Jahr feststellten, dass die realen CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybridfahrzeugen zwei- bis viermal höher waren als die Messungen im Rahmen des Zulassungsverfahrens.

Sobald die Batterie leer ist, können die drei Plug-in-Hybride nur noch 11-23 km im Motorbetrieb fahren, bevor sie ihre offiziellen CO₂-Emissionen pro km überschreiten, schätzt T&E. Während die Autohersteller die Kunden dafür beschuldigen, den Motor zu viel zu nutzen, fehlt es den heute angebotenen Modellen oft an der notwendigen EV-Leistung, Reichweite oder Ladegeschwindigkeit. Zum Beispiel können zwei der drei getesteten Autos, der BMW X5 und der Volvo XC60, nicht schnell laden. Und selbst im Handbuch des Outlander steht, dass der Motor anspringen kann, wenn das System zu heiß oder zu kalt ist, wenn schnell beschleunigt wird oder wenn die Klimaanlage in Betrieb ist.

Problematisch ist vor allem, dass in vielen Ländern Plug-In-Hybride einen grünen Status haben und von staatlicher Seite subventioniert werden. Die NGO T&E bezeichnete Hybridfahrzeuge angesichts der Ergebnisse als „fake electric cars“. Der Verkauf von Plug-in-Hybriden macht es den Autoherstellern leichter, ihre CO₂-Normen zu erfüllen, da Hybride

derzeit zusätzliche Credits erhalten. T&E forderte, dass die EU diese Schwächung der Regulierung beenden sollte, wenn sie die Ziele für 2025 und 2030 im nächsten Jahr überprüft.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung T&E](#)

Die Bedeutung des Individualverkehrs

Der öffentliche Nah- und Fernverkehr wurde im Zuge der Pandemie vielerorts reduziert und ausgesetzt, zudem gilt er durch die zwangsläufig höhere Personendichte als riskant. „Was bleibt, ist der Individualverkehr, also der Rückgriff auf das Auto, Motorrad, Fahrrad oder Zu-Fuß-Gehen.“, stellte EAC Präsident Bernd Opolka im April eindeutig fest und betonte, „Individualmobilität ist heute mehr denn je unverzichtbar. Für die zwingend notwendige Mobilität, wie etwa für den Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder Arztbesuch, gibt es oftmals für das eigene Auto keine Alternative, die gleichermaßen geeignet und zweckdienlich ist. Man ist allein unterwegs und kann die relativ überschaubare Ansteckungsgefahr, wie etwa beim Laden oder Tanken, durch die Einhaltung der bekannten Hygienevorschriften auf das Minimum senken.“ Dies zeigt sich nun auch in einigen Daten, welche bei Euractiv.com veröffentlicht wurden. In einer Analyse für Reuters sagte der Online-Automarkt AutoScout24, dass die Internetsuche nach älteren Autos seit dem Sommer stark zugenommen habe. Die Daten zeigten zum Beispiel, dass in den Monaten Juli bis September die Online-Suche nach Fahrzeugen, die älter als 20 Jahre sind, in Frankreich um 80 Prozent, in den Niederlanden um 77 Prozent und in Belgien um 59 Prozent angestiegen ist. AutoScout24-Chef Edgar Berger sagte, dass die „individuelle Mobilität“ für die Verbraucher in diesen Märkten wegen der Pandemie zwar wichtiger geworden sei, dass sie aber auch wegen der wirtschaftlichen Unsicherheit vorsichtiger geworden seien.

Die wichtige Rolle des Individualverkehrs wurde zwar in Zeiten der Pandemie bestätigt, jedoch ergeben sich bei der Zunahme älterer Autos auf

den Straßen sowohl Sicherheits- als auch Umweltbedenken. Alte Autos bedeuten auch weniger Sicherheitstechnologien und somit möglicherweise mehr Unfälle und mehr Unfälle mit schlimmeren Folgen. Hinzu kommt, dass ältere Autos auch schlechtere Umweltbilanzen haben und somit ambitionierte Emissionsziele gefährden könnte. Laut Greenpeace Aktivist, Sam Chetan-Welsh, sei jedoch die Verlagerung weg von öffentlichen Verkehrsmitteln ein größeres Umweltproblem als ältere Autos auf der Straße, da der höhere Verkauf neuer, größerer Sportfahrzeuge die Fahrzeugemissionen ohnehin relativ unverändert gelassen habe.

Weitere Links:

- [Euractiv: Pandemic Motors: Europeans snap up old cars to avoid public transport](#)
- [EAC Pressemitteilung](#)

Tourismus in der Krise

Es steht außer Frage, dass der Tourismus einer der am härtesten von der Pandemie betroffenen Sektoren ist. Auch wenn mit der Freigabe verschiedener Impfstoffe nun langsam ein Licht am Ende des Tunnels erkennbar zu sein scheint, stellt sich dennoch die Frage, wie der Bereich bis zum endgültigen Ende der Pandemie unterstützt und letztlich auch wiederaufgebaut werden kann. Dies ist auch ein wichtiges Thema innerhalb der europäischen Institutionen.

In der Mitteilung „Tourismus und Verkehr im Jahr 2020 und darüber hinaus“, die am 13. Mai 2020 angenommen wurde, kündigte die Europäische Kommission eine European Tourism Convention an, um einen Dialog über die nachhaltige Erholung und die strategischen Orientierungen für den Tourismus von morgen in Gang zu setzen und die künftige Arbeit und Zusammenarbeit im Tourismusbereich (hin zu einer Europäischen Agenda für Tourismus 2050) zu lenken. Jene Tourism Convention fand am 12. Oktober in virtueller Form statt. Die Diskussionen konzentrierten sich auf drei Hauptthemen: Belastbarkeit; Nachhaltigkeit/Grüner Übergang; digitaler

Übergang, Daten und Innovation. Ziel war es, die ersten Schritte zu einem umfassenden europäischen politischen Rahmen für den Tourismus mit gemeinsamen Prioritäten zur Untermauerung von Investitionen, zur Unterstützung und Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und zur Mobilisierung der Industrie im Hinblick auf politische Prioritäten festzulegen.

Neben individuellen Beiträgen aller EU-Mitgliedsstaaten äußerte sich auch das Europäische Parlament, vertreten durch die Vorsitzende des Verkehrs- und Tourismusausschusses (TRAN) sowie der parlamentarischen Tourism Task Force (TTF) Karima Delli, zu den zentralen Herausforderungen und Prioritäten des europäischen Tourismussektors in den nächsten 10 bis 20 Jahren. Delli hob die Notwendigkeit hervor, Schritte in Richtung einer breit angelegten, EU-weiten Tourismusstrategie zu unternehmen. Neue, kreative Kompromisslösungen zur Unterstützung der in diesem Sektor tätigen Unternehmen und Personen seien gefragt. Entscheidend sei dabei, dass beurteilt werden muss, was nicht funktioniert hat und welche Optionen in naher Zukunft gut funktionieren würden. Wenn dies richtig bewertet worden ist, könnten gemeinsame Anstrengungen unternommen werden, um einen wettbewerbsfähigeren und nachhaltigeren Reise- und Tourismussektor aufzubauen. Dringend benötigt werden laut der TTF: (a) Koordinierung von Reisebeschränkungen, Hygiene- und Gesundheitsprotokollen auf EU-Ebene; (b) konsistente und transparente Kriterien zur Risikobewertung in der gesamten EU; und (c) direkte und engagierte finanzielle Unterstützung. Die TTF ist der Ansicht, dass dieses Übereinkommen ein erster Schritt auf dem Weg zu einer echten EU-Politik für nachhaltigen Tourismus sein muss, wobei folgende Aspekte zu berücksichtigen seien: (a) Krisenmanagement-Mechanismus für mögliche künftige Krisensituationen; (b) EU-Tourismusstrategie für nachhaltigen Tourismus, in der vorgeschlagen wird, dass die Mitgliedstaaten

klare, strategische und ergebnisorientierte Ziele festlegen; (c) Governance im Tourismussektor zur Messung von Nachhaltigkeitskriterien (wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen) mit klaren Mess-, Kontroll- und Überwachungskriterien; und (d) ein klarer Aktionsplan, um dem Sektor zu helfen, den doppelten Übergang zu digitalem und umweltfreundlicherem Tourismus, einschließlich einer Sicherheitskomponente, zu bewältigen.

Weitere Links:

- [Mehr Infos zur European Tourism Convention](#)
- [Statements der Mitgliedsstaaten und des Parlaments](#)

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 14/12/2020

Rat für Wettbewerb tba

Rat für Justiz und Inneres 14/12/2020

Rat für Umwelt 17/12/2020

Plenum 14-17/12/2020 (Agenda)

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 10-11/12/2020 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 11/01/2020 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 07-08/12/2020 (Agenda)

Verkehr (TRAN) 25/01/2020 (Agenda, tba)

EAC (intern)

(Hybrid-)Mitgliederversammlung in Berlin 23/03/2021