

30. 10. 87

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zum rationellen Energieeinsatz im Verkehrssektor

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des EntschlieÙungsantrages von Herrn Roelants du Vivier zum rationellen Energieeinsatz im Bereich des Verkehrs (Dok. B2-991/86),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat betreffend den rationellen Energieeinsatz im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffverkehrsverkehr [KOM (86) 393 endg.],
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung zu Energieeinsparungsmöglichkeiten im Verkehrswesen vom 15. Oktober 1981¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Kraftstoffrationierung im Nutzfahrzeugverkehr zwischen Mitgliedstaaten vom 17. Februar 1984²⁾,
 - in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. A2-126/87),
- A. in der Erwägung, daß der Gesamtenergieverbrauch in der Gemeinschaft seit dem ersten Erdölchock im Jahre 1973 bis zum Jahre 1984 um 5 % zurückgegangen ist, wohingegen der Energieverbrauch im Verkehrssektor um 25 % gestiegen ist, wodurch der Anteil dieses Sektors am Gesamtverbrauch im selben Zeitraum von 20 auf 27 % zugenommen hat und somit gegenwärtig über ein Viertel beträgt,
- B. jedoch unter Anerkennung des Beitrages, den der immer rationellere Kraftstoffverbrauch von Kraftwagen, der sich während der letzten acht Jahre um 20 % verbessert hat, zur Energieeinsparung geleistet hat,
- C. in der Erwägung, daß der Grad der Abhängigkeit des Verkehrssektors von der Erdölversorgung bei 98 % liegt und der

¹⁾ ABl. Nr. C 287 vom 9. November 1981, S. 66

²⁾ ABl. Nr. C 77 vom 19. März 1984, S. 127

Anteil dieses Sektors am Erdölverbrauch der Gemeinschaft im selben Zeitraum von einem Drittel auf die Hälfte zugenommen hat,

- D. in der Erwägung, daß der Energieverbrauch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sehr ungleich verteilt ist: 85 % entfallen auf den Straßenverkehr und lediglich 3 % auf den Schienenverkehr, wo eine beträchtliche Energieeinsparung zu verzeichnen war (ca. 11 % zwischen 1973 und 1983 im wesentlichen infolge der Elektrifizierung des Streckennetzes),
- E. in der Erwägung, daß der Straßenfernverkehr von 1973 bis 1982 um 30 % anstieg (Daten aus fünf Ländern),
- F. in der Erwägung, daß der innerstädtische Straßenverkehr in vier Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Frankreich und Luxemburg) zwischen 25 und 30 % und im Vereinigten Königreich 47 % ausmacht,
- G. in der Erwägung, daß unverzüglich konkrete Vorschläge für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften im Hinblick auf einschneidende Beschränkungen des Energieverbrauchs im Verkehrssektor unter Berücksichtigung der großen Umweltanliegen formuliert werden müssen —
 - 1. begrüßt die in der Mitteilung der Kommission an den Rat enthaltenen zahlreichen nützlichen Hinweise, bedauert jedoch, daß angesichts der beunruhigenden Entwicklung im Verkehrssektor in diesem Bereich keine spezifischen Vorschläge für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in dieses Dokument aufgenommen wurden;
 - 2. erinnert daran, bereits 1981 konkrete Empfehlungen für eine drastische Reduzierung des Energieverbrauchs im Verkehrssektor formuliert zu haben, die sich u. a. richten auf:
 - Förderung des öffentlichen Verkehrs,
 - Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Schienen-/Straßenverkehrs,
 - Beseitigung von Engpässen im Verkehrsnetz im Interesse eines reibungslosen Verkehrsflusses,
 - gemeinschaftliche Höchstverbrauchsnormen für bestimmte Verkehrsmittel,
 - effizientere Luftverkehrsführung;
 - 3. erinnert ferner daran, daß es sich in der genannten Entschlie-ßung für die Ausarbeitung eines Krisenplans für den Fall schwerwiegender Energiekrisen sowie für die Erforschung und Entwicklung alternativer Energiequellen ausgesprochen hat;
 - 4. stellt fest, daß sich die Kommission nahezu keine dieser Empfehlungen zu eigen gemacht und, abgesehen von der Forschung im Bereich alternativer Energiequellen, diesbezüglich dem Rat nur zwei Vorschläge für gemeinschaftliche Rechtsvorschriften unterbreitet hat, nämlich

- einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Einsparung von Rohöl durch die Verwendung von Ersatz-Kraftstoffkomponenten im Benzin, der vom Rat am 5. Dezember 1985 angenommen wurde³⁾,
 - einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Kraftstoffrationierung im Nutzfahrzeugverkehr zwischen Mitgliedstaaten vom 11. Juli 1983⁴⁾, der noch immer beim Rat anhängig ist;
5. fordert den Rat mit Nachdruck auf, sobald wie möglich den letztgenannten Richtlinienvorschlag in der vom Europäischen Parlament geänderten Fassung auf der Grundlage seiner diesbezüglichen oben genannten EntschlieÙung vom 17. Februar 1984;
 6. unterstützt die Abhaltung einer internationalen technischen Konferenz im Jahre 1988, zu der das Europäische Parlament eingeladen werden soll;
 7. fordert die Kommission auf, die Statistiken über den Energieverbrauch der zwölf Mitgliedstaaten in allen Transportsektoren sowie die Daten über das Gewicht der Verkehrssektoren und nahestehender Sektoren in der Wirtschaft der Gemeinschaft auf den neuesten Stand zu bringen;
 8. gibt seiner Enttäuschung darüber Ausdruck, daß in der Mitteilung der Kommission nicht sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt wurden und insbesondere die Zivilluftfahrt außer Betracht gelassen wurde, da auf diesen Sektor 10 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor entfallen und durch eine effizientere Verkehrsführung sowie durch technologische Innovationen im Flugzeugbau bedeutende Einsparungen des Kerosinverbrauchs möglich sind;
 9. fordert die Kommission entsprechend der Empfehlung der Gruppe der zwölf Eisenbahngesellschaften auf, in der erforderlichen Weise Fragen des Personen- und Güterverkehrs getrennt zu prüfen;
 10. bedauert zugleich, daß in dem Dokument der Kommission dem öffentlichen und kombinierten Verkehr zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wird, wobei die Schaffung integrierter Verkehrszentren sogar überhaupt nicht zur Sprache kommt⁵⁾, obwohl sich dadurch wesentliche Energieeinsparungen ergeben könnten;
 11. erwartet von der Kommission, daß sie auf der Grundlage ihrer Mitteilung in angemessener Frist konkrete Vorschläge über eine zweckmäßigere Nutzung der Energie im Verkehrssektor unterbreitet, angesichts der Interdependenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und auch insbesondere wegen des Wettbewerbs zwischen ihnen sind bei diesen konkreten, durch Vergleichszahlen über den Energieverbrauch unterstützten Vorschlägen alle Verkehrsträger zu berücksichtigen;

³⁾ ABl. Nr. L 334 vom 12. Dezember 1985, S. 20

⁴⁾ ABl. Nr. C 195 vom 22. Juli 1983, S. 4

⁵⁾ Vgl. Entschl. vom 18. April 1986, ABl. Nr. C 120 vom 20. Mai 1986, S. 180

12. ist der Auffassung, daß dabei Maßnahmen im Mittelpunkt stehen müssen, die auf eine Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und einen sparsameren Einsatz privater Personewagen sowie die Stärkung des kombinierten Verkehrs und der Binnenschifffahrt ausgerichtet sind;
13. ist der festen Überzeugung, daß der Kraftstoffverbrauch durch die Verbesserung des gegenwärtigen Verkehrsnetzes und die Beseitigung seiner Engpässe beträchtlich verringert werden kann; mißt daher einer wohlüberlegten Verkehrsinfrastrukturpolitik große Bedeutung bei;
14. empfiehlt:
 - a) eine strenge Kontrolle der Fahrzeuge mit einem bestimmten Alter oder einer bestimmten Kilometerzahl⁶⁾,
 - b) die Regulierung des Verkehrs durch Einsatz von Forschung und vorhandenem Datenmaterial sowie Anreize für die europäischen Programme auf dem Gebiet der angewandten Forschung, die Kostensenkungen versprechen,
 - c) die Intensivierung der Diskussion über das Thema der Energieeinsparung im Verkehrssektor im Rahmen der Gemeinschaftsinstitutionen und der verschiedenen betroffenen Berufsverbände und technischen Gremien;
15. ist zugleich davon überzeugt, daß den kommunalen Behörden eine besondere Rolle im Hinblick auf eine bessere Kraftstoffnutzung zufallen kann, und zwar durch eine bessere umfassende Verkehrsplanung, ein schlüssiges Netz öffentlicher Verkehrssysteme, eine weitgehende Synchronisierung der Verkehrsampeln, Entlastung verkehrsreicher Stadtzentren und Bau von Umgehungsstraßen; wiederholt in dieser Hinsicht seinen Appell aus dem Jahre 1981, in Städten und städtischen Ballungsräumen auf diese Weise Kraftstoffvergeudung zu vermeiden⁷⁾;
16. empfiehlt, alle erwogenen Energieeinsparungsmaßnahmen so zu treffen, daß sich die Marktkräfte frei entfalten können und die Wahlfreiheit des einzelnen nicht eingeschränkt wird;
17. empfiehlt eine weitergehende Ausschöpfung der Einsparmöglichkeiten in allen Mitgliedstaaten durch besondere Demonstrationsprogramme sowie die Koordinierung der Auswertung ihrer Ergebnisse;
18. empfiehlt die Koordinierung der Forschungsanstrengungen auf dem Gebiet der rationellen Energienutzung bei neuen Kraftfahrzeugtypen; die Koordinierung der Forschungsanstrengungen und -programme für die Entwicklung und den Bau von Kraftfahrzeugen sowie bei der Entwicklung von Elektrofahrzeugen, von fortgeschrittenen Akkumulatoren und Antriebsbatterien; die Anwendung der Forschungen auf dem Gebiet der alternativen Energien im Verkehrssektor war bisher unzulänglich;

⁶⁾ Vgl. Entschl. vom 7. Mai 1981, ABl. Nr. C 144 vom 15. Juni 1981, S. 82 und Entschl. vom 18. Februar 1986, ABl. Nr. C 68 vom 24. März 1986, S. 35

⁷⁾ Vgl. Ziffer 24 der o. g. Entschl. vom 15. November 1981

19. empfiehlt ebenso nachdrücklich die verstärkte Entwicklung von Programmen für angewandte Forschung auf dem Gebiet der Brennstoffverbrennung, ihrer Verteilung und Kinetik sowie der Möglichkeiten bzw. der Verwendung anderer alternativer Brennstoffe auf der Ebene der Gemeinschaft und der Einzelstaaten;
20. fordert die Kommission auf, gleichfalls zu untersuchen, welche finanziellen und steuerlichen Maßnahmen im Hinblick auf eine Reduzierung des Energieverbrauchs ergriffen werden können, und ersucht sie, sich in diesem Bereich um eine zielgerichtete Preispolitik zu bemühen;
21. weist darauf hin, daß alle Maßnahmen, die auf dem Gebiet der Energieeinsparungen im Verkehrssektor getroffen werden, im Zusammenhang mit anderen Gemeinschaftspolitiken wie der Umwelt-, Technologie- und Forschungspolitik gesehen werden müssen;
22. betont erneut, daß eine Politik der Energieeinsparung mit einer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik einhergehen muß;
23. mißt erzieherischen Maßnahmen zur Förderung eines energiebewußten Verhaltens große Bedeutung bei;
24. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung und den Bericht seines Ausschusses dem Rat und der Kommission sowie den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.