

01.02.21**Empfehlungen
der Ausschüsse**

EU - AV - In - K - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1000. Sitzung des Bundesrates am 12. Februar 2021

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen
Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen****COM(2020) 789 final****A**

Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,
der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- U 1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Mobilitätsstrategie der Kommission als wichtigen und notwendigen Beitrag des Verkehrssektors zur Erreichung der EU-Klimaschutzziele. Er unterstützt das Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 Prozent im Vergleich zu 1990 zu verringern. Der Bundesrat betont, dass die Strategie als wesentlicher Bestandteil des europäischen Grünen Deals anzusehen ist und auch strategische Bedeutung in anderen Politikfeldern wie Wirtschaft und Umwelt hat. Er unterstreicht die Notwendigkeit klarer politischer Rahmenbedingungen, damit wirtschaftliches Handeln zur Erreichung der Klimaschutzziele führt.

- EU
Vk
2. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission mit ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität einen umfassenden europäischen Ansatz zur Modernisierung des Verkehrssystems vorgelegt hat, der das Weißbuch zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem aus dem Jahr 2011 (BR-Drucksache 179/11) ablöst. Er unterstützt den Ansatz, alle Verkehrsträger nachhaltiger zu machen und ein multimodales Verkehrssystem aufzubauen, und nimmt die ehrgeizigen Ziele zur Kenntnis. Im Hinblick auf die Umsetzung bleiben die konkreten Vorschläge zu den im Aktionsplan enthaltenen Maßnahmen abzuwarten.
- U
3. Der Bundesrat begrüßt insbesondere das umfassende Maßnahmenpaket des Aktionsplans der Strategie, das bei ambitionierter Umsetzung maßgeblich zur notwendigen Transformation des Verkehrssystems in eine nachhaltige Mobilität beitragen kann. Maßnahmen, durch die bestehende Fahrzeugflotten durch emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt werden, bedürfen aufgrund der Klimaschutzverpflichtungen einer schnellen Umsetzung. Insofern sollte aus Sicht des Bundesrates auf ein zügiges Auslaufen bei der Neuzulassung von Pkw mit fossil angetriebenen Verbrennungsmotoren hingewirkt werden, wie dies bereits einige Mitgliedstaaten beschlossen haben.
- U
4. Bei der Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger erscheinen Etappenziele wie die Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2050 unzureichend, wenn bis dahin lediglich neue Lkw emissionsfrei sein sollen. Auch die vollständige Internalisierung der externen Kosten bis 2050 ist zu spät, um die Transformation in eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen und dem 90-prozentigen THG-Reduktionsziel zu entsprechen. Für sachgerecht und notwendig hält der Bundesrat die Abschaffung der Subventionen für fossile Brennstoffe und der derzeitigen Steuerbefreiungen (auch für Luft- und Seeverkehrskraftstoffe), die Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf den Seeverkehr sowie die Reduzierung der kostenlosen Zertifikate für Luftfahrtunternehmen.
- U
5. Nach Auffassung des Bundesrates sollte die Strategie allerdings um Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung ergänzt werden, mit denen eine kompakte Stadt- und Raumentwicklung gefördert und Städte und Regionen der kurzen Wege ermöglicht werden. Durch Förderung der regionalen Wirtschaft, Verdichtung der Versorgungsangebote insbesondere im ländlichen Raum sowie Verstärkung der in der Pandemie stark gestiegenen Nutzung virtueller Mobilität durch

Heimarbeit et cetera kann der Verkehrsaufwand im Personen- und Güterverkehr erheblich verringert werden. Für die dazu notwendige Anpassung der Rahmenbedingungen sieht der Bundesrat die Politik auf EU- und Bundesebene in der Verantwortung.

- U 6. Der Bundesrat hält die Einbindung des Straßenverkehrs in einem separaten System in den europäischen Emissionshandel (ETS) zwar grundsätzlich für sinnvoll, als alleinige Maßnahme für den Verkehrsbereich jedoch für kein hinreichend effektives Instrument zur Erreichung der Klimaziele. Beispielhaft sei hier die in 2012 erfolgte Einbindung des Luftverkehrs in das ETS genannt, die praktisch keinen klimapolitischen Beitrag erbracht hat. Beim Straßenverkehr würde das mittelfristig zu schwache Preissignal Innovationen aufschieben und sie verteuern. Vorrangig sollten die notwendigen Minderungen im Straßenverkehr durch ambitioniertere europäische CO₂-Flottengrenzwerte für Neufahrzeuge, durch steuer- und abgabenrechtliche Anpassungen (Internalisierung externer Kosten, Abschaffung der Dieselsubventionierung) sowie durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen im Straßenverkehr (wie Dienstwagenprivileg, Entfernungspauschale) generiert werden. Insofern spricht vieles für eine CO₂-Steuer, die als Komponente in den bestehenden Energiesteuern schnell und einfach umsetzbar ist. Langfristig könnte auch ein flächendeckendes „Road-Pricing“ die notwendigen Effekte für eine klima- und umweltverträgliche Mobilität erbringen.
- U 7. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Verwendung von strombasierten synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Stromquellen in Verbrennungsmotoren derzeit deutlich weniger effizient ist als eine direkte Nutzung des Stroms in batterieelektrischen Antrieben. Wenn synthetische Kraftstoffe in Zukunft im industriellen Maßstab innerhalb oder außerhalb Deutschlands hergestellt werden, dann sollten sie aus Klimaschutzpolitischen Gründen im Verkehrsbereich zuerst im Luftverkehr, Schwerlastverkehr und Schiffsverkehr eingesetzt werden, da für diese absehbar keine technologische Alternative zum Verbrennungsmotor besteht.
- U 8. Der Bundesrat stellt fest, dass die Ziele der Kommission ambitionierter als jene der Bundesregierung sind. Deshalb sind Anpassungen der nationalen Gesetzgebungen zugunsten eines stärkeren Klimaschutzes im Verkehrssektor nötig. Der Bundesrat weist im Zuge dessen auch auf die bereits vorliegenden Dossiers wie

beispielsweise die Eurovignetten-Richtlinie und weitere anstehende Vorhaben hin und bittet die Bundesregierung, dies bei den Verhandlungen bereits entsprechend zu berücksichtigen.

- U 9. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Ziele der Kommission aktiv zu unterstützen. Die kommenden legislativen Vorschläge sollten demnach zügig, konsistent und konsequent behandelt sowie umgesetzt werden.
- U 10. Der Bundesrat fordert von der Bundesregierung eine stärkere Beteiligung der Länder unter anderem bei den (Umsetzungs-)Programmen des Bundes. Insbesondere sieht der Bundesrat beim Wiederaufbaufonds, aber auch dem Fonds für den gerechten Übergang, erhebliches Verbesserungspotenzial bei der Berücksichtigung und Beteiligung der Länder sowie insgesamt bei der Mittelverwendung und -bereitstellung für die nachhaltige und intelligente Mobilität.
- U 11. Der Bundesrat ermutigt die Bundesregierung ferner, sich für einen europäischen Dialog zur Transformation des Mobilitätssektors einzusetzen.
- U 12. Der Bundesrat stellt fest, dass zur Umsetzung der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität massive Investitionen in die entsprechende Infrastruktur benötigt werden und insbesondere in die Schieneninfrastruktur zu tätigen sind. Ferner stellt der Bundesrat fest, dass die geplanten Investitionen in diesen Bereich unzureichend sind. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, einen entsprechenden Investitionsplan noch bis zum Herbst 2021 vorzulegen.
- U 13. Der Bundesrat regt an, dass die Bundesregierung ihren unter der deutschen EU-Ratspräsidentschaft eingeschlagenen Kurs im „New Mobility Approach“ in allen drei Handlungsfeldern der nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität im Sinne des Klimaschutzes im Verkehr nachschärft.
- EU
V_k 14. Zur angekündigten Initiative „ReFuelEU Aviation“ (vergleiche Ziffer 12 des Anhangs zum Aktionsplan) gibt der Bundesrat zu bedenken, dass sich mit Blick auf die hohen Kosten für die Produktionsanlagen und deren spätere Rentabilität insbesondere die Industrie schwer tut, Produktionsanlagen auf eigenes Risiko zu errichten. Das gilt auch für die Nutzung alternativer Kraftstoffe durch die Luftfahrtunternehmen. Wie im Rahmen der Batterieallianz muss sichergestellt sein,

dass staatliche Unterstützung auch für die Errichtung entsprechender Produktionsanlagen für alternative Kraftstoffe zur Verfügung gestellt wird.

- EU
Vk
15. Im Rahmen der Diskussion zu den internationalen Schienenverkehrskorridoren (vergleiche Ziffern 18, 19 und 24 des Anhangs zum Aktionsplan) weist der Bundesrat darauf hin, dass die Zeithorizonte in Bezug auf die Umsetzung der bestehenden Schienengüterverkehrs- und TEN-T-Kernnetzkorridore bereits gegenwärtig als ambitioniert anzusehen sind. Ein Aufsatteln durch erneute Änderungen an den Verfahren beziehungsweise Vorschriften im Rahmen der EU-Initiativen dürfte der Umsetzung der Korridorvorhaben eher schaden, da bereits die bestehenden Vorgaben noch einer Evaluierung bedürfen. Grundsätzlich sollten die beabsichtigten Initiativen und Maßnahmen vordringlich auf eine weitere Konsolidierung der vorhandenen Verfahren und Maßgaben abzielen.
- EU
Vk
16. Bei der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (vergleiche Ziffer 30 des Anhangs zum Aktionsplan) im Hinblick auf den Luftverkehr ist zu berücksichtigen, dass der Luftverkehr seine Infrastruktur in der Regel über die Nutzerinnen und Nutzer sowie die Luftverkehrsgesellschaften selbst finanziert. Solange alternative Kraftstoffe noch nicht beziehungsweise nicht ausreichend verfügbar sind, ist daher zu berücksichtigen, dass eine Erhebung von Steuern auf fossile Brennstoffe im Umkehrschluss eine doppelte Belastung darstellt. Der Gesetzgeber muss hierzu einen Ausgleich schaffen, um eine Gleichbehandlung mit bodengebundenen Verkehrsträgern zu gewährleisten.
- EU
Vk
17. Die Entwicklung eines Programms für die Vergabe eines Umweltzeichens im Luftverkehr durch die EASA (vergleiche Ziffer 35 des Anhangs zum Aktionsplan) bewertet der Bundesrat kritisch. Artikel 87 der Verordnung (EU) 2018/1139 bestimmt, dass die EASA im Zulassungsverfahren von Luftfahrzeugen Vorgaben bezüglich Lärm und Emissionen machen darf. Diese Vorgaben sollen schädliche Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die Gesundheit des Menschen verhindern. Der Mehrwert eines Umweltzeichens ist nicht erkennbar.
- EU
Vk
18. Mit festgelegten Entschädigungszahlungen – losgelöst vom Ticketpreis – ist der Verbraucherschutz im Luftverkehr bereits heute sehr hoch. Eine weitere Stärkung der Verbraucherrechte im Luftverkehr (vergleiche Ziffer 64 des Anhangs zum Aktionsplan) erscheint daher unverhältnismäßig.

- EU
Vk
19. Die Einleitung von Initiativen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Beschäftigten im Transportgewerbe (vergleiche Ziffer 68 des Anhangs zum Aktionsplan) ist sehr zu begrüßen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass nicht nur die Schifffahrt, sondern auch der Luftverkehr durch den harten Wettbewerb in diesem Sektor – das Lohn- und Gehaltsgefüge einschließlich der sozialen Standards – immer mehr unter Druck gerät. Um die Flugsicherheit, den fairen Wettbewerb und die Arbeitnehmerrechte auch im Luftverkehr nachhaltig zu sichern, ist es notwendig, die Initiative 68 auch auf den Luftverkehr auszuweiten oder die Leitinitiative 9 um eine Initiative zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Luftverkehr zu ergänzen.

Begründung zu Ziffern 2 und 14 bis 19 (nur gegenüber dem Plenum):

Mit Blick auf die vorgesehenen Aktivitäten für den Luftverkehr wird die Strategie der EU grundsätzlich positiv bewertet. Wenngleich sie insgesamt in die richtige Richtung weist, bleibt sie aber in einigen Punkten unkonkret oder lässt den Luftverkehr in den übergeordneten Leitlinien außen vor. So sind insbesondere bei den Initiativen 12, 30 und 68 die hier genannten Klarstellungen und Konkretisierungen für den Luftverkehr erforderlich. Eine Notwendigkeit für die Initiativen 35 und 64 wird nicht gesehen.

In Bezug auf die Schienengüterverkehrs- und TEN-T-Kernnetzkorridore sollte auf eine erneute Änderung der Verfahren und Vorschriften verzichtet werden, da hierdurch zusätzliche Unsicherheiten für die sich aktuell in der Planung befindenden Projekte entstehen, die die Planungen verzögern können.

- EU
AV
20. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, den Verkehr in Europa nachhaltiger zu gestalten. Er unterstreicht dabei die zentrale Bedeutung einer erschwinglichen Mobilität und der Verfügbarkeit bezahlbarer und klimafreundlicher Kraftstoffe gerade für den ländlichen Raum als auch für die Land- und Forstwirtschaft. Er stellt fest, dass die Kommission für die nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten eine eigene Leitinitiative mit konkreten ambitionierten Zielen, Vorgaben und einem Zeitplan, für den ländlichen Raum hingegen keine Vorschläge vorsieht. Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit des Ausbaus und der Aufrechterhaltung einer ausreichenden Mobilität im ländlichen Raum sowohl mit öffentlichen als auch mit individuellen Verkehrsträgern als entscheidende Basis für das verfassungsmäßige Gebot gleichwertiger Lebensbedingungen.

- EU
AV
21. Der Bundesrat sieht mit Sorge, dass die in der Strategie dargestellten und sehr ambitionierten Lösungen im Wesentlichen in neuen Technologien wie Hochgeschwindigkeitszügen oder Digitalen Systemen und sogenannten Anreizeffekten für die Verbraucherinnen und Verbraucher bestehen. Er befürchtet, dass diese Ausrichtung zu Preiserhöhungen führen und die bereits bestehende Disparität der Lebensverhältnisse zwischen ländlichem Raum und Stadt hinsichtlich der Mobilitätsangebote verstärken könnte.
- EU
AV
22. Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit, die Attraktivität des ländlichen Raumes als Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfeld zu erhalten, um Abwanderung, Leerstand im ländlichen Raum, nicht erfüllbarem Flächenbedarf im städtischen Raum sowie Verlust von Infrastruktur entgegenzutreten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auch auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass parallel zusätzliche Maßnahmen für die speziellen Erfordernisse für das Leben im ländlichen Raum entwickelt und umgesetzt werden.
- EU
AV
23. Der Bundesrat betont, dass der ländliche Raum den Großteil des EU-Territoriums umfasst und etwa die Hälfte der EU-Bevölkerung dort lebt. Daher hält er es für notwendig, wirksame Maßnahmen zur Schaffung einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität für den ländlichen Raum zu entwickeln, die mit der vorliegenden Strategie korrespondieren. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die ländlichen Regionen ebenfalls in gleichem Maße wie die Städte beim Umbau in eine nachhaltige und intelligente Mobilität berücksichtigt werden.
- EU
AV
24. Der Bundesrat weist darauf hin, dass zusätzlich zu synthetischen Kraftstoffen auf der Basis von grünem Wasserstoff und fortschrittlichen Biokraftstoffen auch die Nutzung und aktive Förderung heimischer, nachhaltiger und konventioneller Biokraftstoffe einschließlich eiweißhaltiger Koppelprodukte weiter zu verfolgen ist, da diese CO₂-armen Biokraftstoffe benötigt werden, bis alternative Antriebssysteme verfügbar und etabliert sind. Sie wirken sich zum einen unmittelbar positiv auf die regionalen Wertschöpfungsketten im ländlichen Raum, auf eine nachhaltige Landwirtschaft und auf eine gesteigerte Unabhängigkeit von Eiweißimporten aus. Zum anderen haben sie durch ihre Drop-In-Fähigkeit in bestehende Fahrzeugflotten eine sofortige positive Klimawirkung

in der bestehenden Kraftfahrzeugflotte. Vor diesem Hintergrund ist die Nutzung nachhaltiger und konventioneller Biokraftstoffe aus heimischem Anbau in der Strategie sowie ihrer folgenden Umsetzung stärker zu berücksichtigen.

B

25. Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten**,

der **Ausschuss für Kulturfragen** und

der **Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.