

12.02.21**Beschluss**
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1000. Sitzung am 12. Februar 2021 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

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. Er 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.
2. Der Bundesrat begrüßt weiter, 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.

3. 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.
4. Zudem fordert er von der Bundesregierung eine stärkere Beteiligung der Länder unter anderem bei den (Umsetzungs-)Programmen des Bundes. Insbesondere sieht er 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.
5. Der Bundesrat ermutigt die Bundesregierung ferner, sich für einen europäischen Dialog zur Transformation des Mobilitätssektors einzusetzen.
6. Nach seiner Auffassung 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 Verstetigung 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.
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.

8. Er 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 er fest, dass die geplanten Investitionen in diesen Bereich unzureichend sind. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, einen entsprechenden Investitionsplan noch bis zum Herbst 2021 vorzulegen.
9. 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.
10. 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.
11. 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.

12. 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.
13. Er 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.
14. 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. Er 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.

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. Er 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.