

## **Antrag**

**der Abgeordneten Veronika Bellmann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Peter Altmaier, Steffen Bilger, Klaus Brähmig, Peter Götz, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Ulrich Lange, Matthias Lietz, Daniela Ludwig, Stefan Müller (Erlangen), Patrick Schnieder, Reinhold Sendker, Gero Storjohann, Peter Wichtel, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, Sebastian Körber, Petra Müller (Aachen), Torsten Staffeldt, Rainer Brüderle und der Fraktion der FDP**

### **Weißbuch Verkehr – Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und bezahlbaren Mobilität**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Am 28. März 2011 hat die Europäische Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgestellt. Darin nimmt die Europäische Kommission eine strategische Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik und Entwicklung der Mobilität in der Europäischen Union bis 2050 vor. Das Weißbuch ergänzt damit die zur Umsetzung der europäischen Leitinitiative „Europa 2020“ notwendigen Initiativen im Energie- und Klimabereich.

Dabei ist die grundsätzliche Zielrichtung einer klaren, einheitlichen und umfassenden Strategie zur Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität zu begrüßen. Diese hat jedoch die vordringlichen Klima- und Umweltziele, wie die Begrenzung der Treibhausgasemissionen, mit den gesellschaftlichen Anforderungen an eine hohe Lebensqualität durch Mobilität sowie den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen in Europa sinnvoll und nachhaltig miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen. Vor diesem Hintergrund wird der Europäischen Kommission zugestimmt, dass die Einschränkung von Mobilität keine Option ist.

Neben dem Fokus auf ökologische Nachhaltigkeit müssen für eine zukunftsorientierte EU-Verkehrspolitik unverzichtbare Elemente wie die Finanzierung und Bereitstellung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Infrastruktur, die Stärkung der Transporteffizienz, die Stärkung der Ko-Modalität, die Barrierefreiheit zur umfassenden Teilhabe aller Menschen entsprechend der UN-Behindertenrechtskonvention sowie die Bezahlbarkeit von Mobilität stärker aufgegriffen werden. Desgleichen müssen, um dem Anspruch des EU-Weißbuches, einen Fahrplan für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum aufzustellen, gerecht zu werden, positive Initiativen, wie zum Beispiel der einheitliche euro-

päische Eisenbahnmarkt, das transeuropäische Verkehrsnetz, der einheitliche europäische Luftraum, die Einführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe anhand jeweils fest definierter Zeitschienen umgesetzt werden. Schließlich gilt es im Rahmen der Strategie „Europa 2020“, die globale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Mobilitätsstandortes Europas zu sichern.

Gemeinsames Ziel im Verbund von Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft muss es sein, Mobilität zu ermöglichen, die Unternehmen sowohl bei ihren ökologischen als auch ökonomischen Effizienz- und Nachhaltigkeitsbestrebungen zu fördern und zu fordern, um damit den informierten und mündigen Nutzer zu unterstützen.

Für Deutschland als Mitgliedstaat im Herzen Europas und exportorientierte Volkswirtschaft ist der weitere Abbau von technischen und rechtlichen Beschränkungen Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige und wachsende Mobilitäts- und Logistikbranche. Dies ist Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg, Arbeitsplätze und Wohlstand. Den Beförderungsbedürfnissen der europäischen Bürgerinnen und Bürger wird dadurch verstärkt Rechnung getragen. Aus diesem Grund begrüßt der Deutsche Bundestag die Absicht der Europäischen Kommission, den gemeinsamen und einheitlichen Verkehrsbinnenmarkt (European Transport Area) zu vollenden. Die Ankündigung, im kommenden Jahr einen Legislativvorschlag zur Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs vorzulegen, wird ebenfalls begrüßt.

Weiterhin begrüßt der Deutsche Bundestag die Ankündigung der Europäischen Kommission, die Infrastruktur auszubauen und durch Verkehrsmanagementsysteme intelligent zu verknüpfen, die Förderung von Innovation und Forschung für neue Technologien zu verstärken und die Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Mobilität zu erhöhen. Dabei ist darauf zu achten, dass alle Initiativen und Maßnahmen geeignet, angemessen und vor dem Hintergrund der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch finanzierbar sein müssen. Die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips muss bei allen vorgeschlagenen Maßnahmen gewährleistet sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auch auf EU-Ebene für eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität der Zukunft einzusetzen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft gerecht wird;
2. auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zu achten. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die den nicht grenzüberschreitenden oder städtischen Verkehr betreffen, da sie die Souveränität der Mitgliedstaaten berühren. Der Vergleich und die Auswertung von Best-Practice-Modellen sollten grundsätzlich Vorrang vor EU-weiten Regelungen haben. Allerdings muss auch hierbei darauf geachtet werden, dass durch den Austausch von Modellen keine faktische Bindungswirkung entsteht. Vorbildliche Regelungen einzelner Mitgliedstaaten zur Lösung von Verkehrsproblemen wie etwa das deutsche Prüfwesen sollten offensiv herausgestellt werden;
3. sich dafür einzusetzen, dass die Zuständigkeit für Verkehrsinfrastrukturplanung, die die Belange des Personen- und Güterverkehrs gleichermaßen berücksichtigen muss, auch in Zukunft allein bei den Mitgliedstaaten verbleibt;
4. sich weiterhin für den Logistikstandort Deutschland und seine Arbeitsplätze einzusetzen und dabei die Bedürfnisse der global wachstumsorientierten Mobilitätsbranche zu berücksichtigen; sich weiterhin für die Interessen der Beschäftigten, insbesondere der rund 40 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die täglich zur Arbeit pendeln, einzusetzen;

5. sich für die Stärkung des Prinzips der „Ko-Modalität“ im Sinne der Gleichwertigkeit der Verkehrsträger einzusetzen und einer einseitigen Bevorzugung oder Benachteiligung von Verkehrsträgern entgegenzuwirken. Dabei ist zu beachten, dass eine Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Binnenwasserstraßen dort stattfinden sollte, wo dies sinnvoll ist. Pauschale Verlagerungsvorgaben sind dagegen nicht zielführend. Gleichzeitig ist die Nutzerakzeptanz auf der Basis von Attraktivität und Qualität zu steigern;
6. ein EU-weites Treibhausgasminderungsziel im Verkehrssektor von 60 Prozent bis 2050 als ambitionierten Orientierungswert im Rahmen der fest vereinbarten Gesamtreduktion von 80 bis 95 Prozent zu betrachten. Der Europäische Rat hat sich 2009 darauf verständigt, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2050 um 80 bis 95 Prozent zu senken, sofern die Industrieländer dieses Ziel gemeinsam als Gruppe verfolgten. Etwaige Sektorziele sollten nicht auf EU-Ebene sondern national auf mitgliedstaatlicher Ebene festgelegt werden. Das Energiekonzept der Bundesregierung von 2010 sieht eine Reduktion des Endenergieverbrauchs im Verkehrsbereich um rund 40 Prozent bis 2050 gegenüber 2005 vor. Außerdem sollten gemeinsame globale Ziele bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion unterstützt werden, die einen wirksamen Klimaschutz gewährleisten und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft mit berücksichtigen;
7. sich für einen fairen Wettbewerb im Verkehrssektor einzusetzen und bestehende Hemmnisse innerhalb der EU abzubauen;
8. sich bei der Erarbeitung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen für einen konkreten Fahrplan einzusetzen, um vorhersehbare und stabile Rahmenbedingungen für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen entsprechend den konkreten Bedürfnissen zu gewährleisten;
9. sich im Hinblick auf die Überlegungen zur Umstellung von der Steuerfinanzierung auf die Nutzerfinanzierung sowie bei der Internalisierung externer Kosten im Sinne des Verursacherprinzips dafür einzusetzen, dass Mobilität für Bürger und Unternehmen auch in Zukunft bezahlbar bleibt. Neue Finanzierungsmodelle müssen die bestehenden sinnvoll ergänzen und dürfen nicht eine bloße Verteuerung darstellen. Bei Einführung von Modellen zur Internalisierung externer Kosten muss auf die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger geachtet werden. Dafür ist ein auf EU-Ebene konsentiertes Gesamtkonzept für alle Verkehrsträger vorzulegen. Stau- und Unfallkosten sind nicht als externe Kosten zu behandeln;
10. eine nachhaltige Strategie für den ländlichen Raum zu entwickeln, die durch eine bezahlbare Mobilität die wirtschaftliche Entwicklung und die Daseinsfürsorge sicherstellt. Die Strategie muss so gestaltet werden, dass die Chancengleichheit für ländliche Regionen in Wirtschaft, Bildung und gesamter Infrastruktur, weit über die verkehrlichen Belange hinaus, gewährleistet bleibt;
11. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass es nicht zu einer Generierung von Finanzmitteln im Verkehrssektor durch europaweit verbindliche Regelungen kommt, die der Deutsche Bundestag ablehnt, da dies Kernkompetenz der Mitgliedstaaten ist;
12. bei Vorschlägen mit finanziellen Auswirkungen für die Mitgliedstaaten die jeweilige Situation der nationalen Haushalte der Mitgliedstaaten, die Bemühungen um Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die Besonderheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten zu beachten;
13. die Einführung der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen und durch die Europäische Investitionsbank und den EU-Haushalt abgesicherten Projektanleihen und ÖPP-Modelle (Öffentlich-Private Partnerschaften) zielgerichtet zu prüfen, um neue Finanzierungsquellen für Verkehrsinfrastrukturprojekte zu erschließen und vorhandene Mittel im EU-Haushalt zur He-

belung privaten Kapitals für europäische Infrastrukturprojekte zu nutzen („Europa-2020-Projektanleiheninitiative“). Vor dem Hintergrund der notwendigen öffentlichen Haushaltskonsolidierungen und des schärferen Regulierungsumfeldes sowie damit einhergehender Finanzierungsschwierigkeiten großer Investitionsprojekte können so die Voraussetzungen für nutzerfinanzierte Infrastrukturen geschaffen werden. Des Weiteren können Kooperationsmodelle zwischen privaten Investoren und der öffentlichen Hand finanzielle Handlungsspielräume bei wichtigen Infrastrukturmaßnahmen erweitern und deren Realisierung beschleunigen. Dabei sollten die mittel- bis langfristigen Finanzierungslasten der nationalen Haushalte allerdings nicht erhöht werden. Die Risiken, die sich aus der Übernahme der Garantien für Projektanleihen ergeben, sollten im EU-Haushalt vollständig budgetiert werden;

14. den Einsatz von Informations- und Kommunikationsmitteln mit dem Ziel verbesserter Verkehrssteuerung und -optimierung u. a. zur Erreichung einer effizienteren Nutzung vorhandener Infrastrukturkapazitäten und eines erhöhten Verkehrssicherheitsniveaus voranzutreiben. Ziel muss es sein, mit technischen Innovationen die europäische Technologieführerschaft im Verkehrsbereich und gleichzeitig umweltverträgliche Mobilität zu fördern. Bei der Standardisierung sollte Europa sich engagiert dafür einsetzen, die europäischen Normen auch auf globaler Ebene durchzusetzen;
15. sich für eine verstärkte Einbeziehung des Klimaschutzes in die Planungen des innerstädtischen Verkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs einzusetzen und Rahmenbedingungen für einen bis 2050 weitgehend CO<sub>2</sub>-freien innerstädtischen Verkehr zu prüfen. Das Ziel der Europäischen Kommission, bis 2050 völlig auf mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw im Stadtverkehr zu verzichten, kommt der Förderung von alternativen Antrieben und Kraftstoffen als nichtmonetäre Anreizmaßnahme zwar entgegen, wird aber letztlich nicht als zielführend gesehen. Die Reduzierung von CO<sub>2</sub> sollte durch einen technologieneutralen Ansatz, also durch verschiedene alternative Antriebs- und Kraftstoffarten, verfolgt werden. Ein Ausschluss oder ein Verbot bestimmter Technologien kann nicht unterstützt werden. Auch die Einführung einer City-Maut durch europäische Maßnahmen ist abzulehnen, da für den innerstädtischen Verkehr im Sinne des Subsidiaritätsprinzips kein Bedarf für gesamteuropäische Regelungen besteht;
16. die Struktur der Energiebesteuerung (ehemals Mineralölbesteuerung) zu erhalten, damit insbesondere die im Bereich der Dieseldieseltechnologie erreichten Fortschritte nicht gefährdet werden. Vor diesem Hintergrund lehnt der Deutsche Bundestag Pläne der EU-Kommission, die zu einer höheren Besteuerung von Dieseldieselkraftstoffen führen, in der vorliegenden Form ab, da sie umweltpolitisch ein falsches Signal setzen. Stattdessen muss das Potenzial des Dieseldieselkraftstoffs für weitere Effizienzgewinne gefördert werden. Zudem würden gerade mittelständische Unternehmen von einer Anhebung der Dieseldieselsteuer wirtschaftlich stark belastet;
17. sich dafür einzusetzen, dass die hohe Belastung der Bevölkerung mit Verkehrslärm vermindert wird, insbesondere durch eine konsequente, dem Stand der Technik entsprechende Reduzierung der von der Quelle (Fahrzeuge, Flugzeuge, Waggonen) ausgehenden Geräusche. Gleichermäßen sollten die Erforschung und Verwendung von geräuscharmen und zugleich sicheren Straßenbelägen vorangetrieben werden;
18. dass angesichts des Ziels eines gemeinsamen europäischen Verkehrsraumes die Sicherheit von Netzen, Infrastruktur, Dienstleistungen und der Nutzer auch zukünftig auf hohem Niveau gewährleistet wird wie z. B. bei Bodenabfertigungsdiensten und technischen Überwachungsdiensten. Eine weitergehende Regulierung im Bereich der Bodenabfertigungsdienste lehnt der Deutsche Bundestag ab;

19. sich für die Berücksichtigung der bestehenden nationalen Arbeitsschutz- und Sozialstandards in allen zur Liberalisierung anstehenden Bereichen einzusetzen;
20. die Verkehrssicherheit in Deutschland und der EU weiter zu verbessern und alle Anstrengungen zu unternehmen, die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr so weit wie möglich zu reduzieren. Der Deutsche Bundestag steht zu einem ambitionierten konkreten Reduktionsziel von 40 Prozent bei den Verkehrstoten bis 2020. Vorschläge wie der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sind abzulehnen;
21. sich dafür einzusetzen, dass die bereits in den Mitgliedstaaten laufenden Anstrengungen für eine nachhaltige, barrierefreie und umweltfreundliche Mobilität anerkannt, erhalten und verstärkt werden. Deutschland ist als Innovations- und Technologiestandort auf gutem Wege auf vielen Feldern, zum Beispiel im Bereich der Elektromobilität – einschließlich Brennstoffzelle – oder der Energiegewinnung. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, die im Regierungsprogramm Elektromobilität vom 18. Mai 2011 definierten fiskalischen, ordnungspolitischen und forschungsfördernden Maßnahmen so schnell wie möglich umzusetzen. Die Rolle der europäischen Institutionen sollte sich bei der Elektromobilität hauptsächlich auf die Ebene der Standardisierungs- und Normungsfragen und – soweit möglich – die Verzahnung von EU- und nationalen Forschungsprogrammen konzentrieren. Des Weiteren könnte eine Koordinierung auf EU-Ebene sinnvoll sein, wenn es darum geht, Infrastrukturen zur Sicherstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit alternativen Antrieben zu errichten. Dabei kann die deutsche Nationale Plattform Elektromobilität als Modell für ein Expertengremium dienen, welches die Europäische Kommission in Fragen alternativer Antriebe berät;
22. dass die zukünftigen Schwerpunkte im neuen einheitlichen Verkehrsnetz der Europäischen Union (TEN-V) auf den bedarfsgerechten Ausbau und Erhalt der bestehenden Netze, auf die Beseitigung von Engpässen sowie die Steigerung vorhandener Kapazitäten zeitgerecht umgesetzt werden. Dabei sollte der Fokus der TEN-Förderung prioritär auf den am stärksten frequentierten Strecken liegen, um leistungsfähige Verkehrsverbindungen in den Mitgliedstaaten bereitzustellen. Neben dem neuen TEN-V-Kernnetz werden auch länderübergreifende Entwicklungskorridore vorgeschlagen. In den weiteren Beratungen sind die deutschen verkehrspolitischen Prioritäten (u. a. Hafenhinterlandanbindungen, Lückenschlüsse) einzubringen. Es ist auch bei der Umsetzung der TEN-Politik sicherzustellen, dass die nationale Planungs- und Haushaltshoheit erhalten bleibt und ökonomische sowie ökologische Belange von transeuropäischen Verbindungen und Meeresautobahnen berücksichtigt werden. Hierzu gehört insbesondere das Ziel, konkurrenzfähige Schienenverkehrsverbindungen zwischen den deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee, dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer zu errichten. Zentrale Knotenpunkte des TEN-V-Netzes sind die größten oder wichtigsten Knotenpunkte (Hauptstädte der Mitgliedstaaten, andere Städte oder Ballungsräume von überregionaler Bedeutung für Verwaltung, Wirtschaft, das gesellschaftliche und kulturelle Leben sowie den Verkehr) und Gateway-Häfen, interkontinentale Drehscheibenhäfen und -flugplätze, die die EU mit der übrigen Welt verbinden, sowie die wichtigsten Binnenhäfen und Umschlagterminals;
23. angekündigte Maßnahmen zur Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Ziel der vollständigen Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes positiv zu begleiten. Diese Maßnahmen dürfen nicht hinter bisher erreichte Liberalisierungserfolge zurückfallen. Bei allen Liberalisierungsschritten muss darauf geachtet werden, dass sie nach ihrem Beschluss gemeinsam in allen Mitgliedstaaten erfolgen. Ihre Einhaltung muss wirksam

- und effizient kontrolliert werden. Ob das in Deutschland gegenwärtig praktizierte Holding-Modell der Deutschen Bahn AG beibehalten werden kann, wird nach Maßgabe des „Recast“ zum ersten Eisenbahninfrastrukturpaket der EU und in der Folge des Urteils des Europäischen Gerichtshofs im laufenden Vertragsverletzungsverfahren zu beurteilen sein;
24. sich für den Bereich der Seeschifffahrt auf allen Ebenen für eine weltweit anwendbare Lösung zur Reduktion von Emissionen unter dem Dach der IMO (International Maritime Organization) einzusetzen;
  25. gleiche Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene durch Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen herzustellen. Dabei müssen notwendige nationale Spielräume erhalten bleiben, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können. Eine Regelung von Hafendienstleistungen sollte erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse der Überprüfung eventueller Beschränkungen in Erwägung gezogen werden und nicht unabhängig von den Ergebnissen der laufenden Untersuchung. Marktzugangsregelungen für Hafendienstleistungen, wie sie die EU-Kommission bereits mit den Hafepaketen I und II versucht hat durchzusetzen, lehnt der Deutsche Bundestag ab;
  26. sich in der EU und der IMO dafür einzusetzen, dass die Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (Sulphur Emission Control Areas) möglichst auf alle europäischen Seegebiete ausgeweitet werden;
  27. dass maritime Konventionen durch die Mitgliedstaaten in der EU schnell und möglichst zeitgleich ratifiziert werden, damit die Durchsetzbarkeit der internationalen Regelungen verbessert sowie deren rechtliche Bindungswirkung gestärkt werden, bei gleichzeitiger Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen;
  28. sich für ein nachhaltiges, leistungsfähiges und umweltfreundliches Luftverkehrssystem einzusetzen und dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Bezahlbarkeit für die Nutzer sowie die Lärmschutzbelange der Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen. Dementsprechend ist eine intensivere und effizientere Nutzung von Flughafeninfrastrukturen zu gewährleisten. Bei der Harmonisierung von Luftsicherheitsstandards muss ein hohes Sicherheitsniveau bei der Gefahrenabwehr gewährleistet werden;
  29. sich dafür einzusetzen, dass bei der Einführung des europäischen Emissionshandels im Luftverkehr zu Flughäfen außerhalb der EU und EFTA (European Free Trade Association) zum 1. Januar 2012 Wettbewerbsneutralität berücksichtigt wird. Die EU-Kommission ist aufgefordert, für entsprechende Rahmenbedingungen zu sorgen;
  30. sich weiterhin für eine zügige Umsetzung des Single European Sky einzusetzen, um die Harmonisierung des europäischen Luftraums voranzutreiben und durch die Effizienz- und Kapazitätssteigerung zum Klimaschutz beizutragen;
  31. sich vor dem Hintergrund der Verkehrsbeschränkungen im Luftraum in der jüngeren Vergangenheit weiterhin für ein europaweit einheitlich abgestimmtes Konzept einzusetzen. Dazu bedarf es auf europäischer Ebene abgestimmter Verfahren für die Schließung und Öffnung der Lufträume sowie Konzepte, um den Ausfall eines kompletten Verkehrsträgers zu bewältigen.

Berlin, 26. Oktober 2011

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**  
**Rainer Brüderle und Fraktion**



