

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Deutsche EU-Ratspräsidentschaft für eine europäische Verkehrswende nutzen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die weltweite Corona-Pandemie hat die Aufmerksamkeit schlagartig auf unseren europäischen Binnenmarkt gelenkt. Wo der Verkehr sonst ungehindert die Grenzen passieren konnte, kam es nun zu erheblichen Engpässen bei der Versorgung mit medizinischer Ausrüstung und Lebensmitteln. Das zunächst unabgestimmte Handeln einzelner Mitgliedstaaten und faktische Grenzsicherungen haben dazu beigetragen. Nur zögerlich haben die Staaten zusammen mit der Europäischen Kommission erreicht, dass der Transport dieser so wichtigen Güter verbessert wurde. Erst dann konnte die Verkehrsfreiheit dazu beitragen, die schädlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Bevölkerung und die Wirtschaft zu verringern.

Entscheidend haben die vielen Beschäftigten im Güterverkehr zur funktionierenden Versorgung beigetragen, denn ohne sie kann der Binnenmarkt nicht funktionieren: Das betrifft Lkw-Fahrerinnen genauso wie Eisenbahner, Pilotinnen genauso wie Spediteure und Seeleute. Sie sind es, die unter schwierigsten Herausforderungen den Güterverkehr aufrechterhalten haben. Umso deutlicher wird aber auch, dass sich die Systemrelevanz dieser Berufe längst nicht in jedem Fall in einer angemessenen Bezahlung und hohen Sozialstandards ausdrückt. Diese Missstände erklären letztlich auch den ausgeprägten Mangel an Fahrerinnen und Fahrern im Berufskraftverkehr.

Die Erfahrungen aus dieser Krise müssen Ansporn für die Europäische Staatengemeinschaft sein, die Einschränkungen der Verkehrsfreiheit im europäischen Binnenmarkt wieder zu beseitigen und den Zusammenhalt der Europäischen Union zu stärken. Gleichzeitig muss die Gelegenheit der wirtschaftlichen Aktivierung nach der Corona-Krise genutzt werden, um das Verkehrssystem so zu gestalten, dass unsere natürlichen Lebensgrundlagen erhalten bleiben. Denn klar ist, dass die wachsende Verkehrsleistung in den vergangenen Dekaden oft mit Nachteilen für Klima und Umwelt einherging: Der Verkehrsbereich verursacht in der Europäischen Union aktuell über ein Viertel der Treibhausgasemissionen und ist der einzige Sektor, der mehr klimaschädliche

Gase emittiert als im Referenzjahr 1990. Zudem ist es das Ziel der Europäischen Union, nicht allein Vorreiter beim Klimaschutz zu bleiben, sondern auch ihre Rolle als Innovationstreiberin bei nachhaltigen Mobilitätsangeboten auszubauen und Marktführerin bei zukunftsfähigen Antriebstechnologien zu werden.

Um diese Chancen zu ergreifen, ist eine europäische Verkehrswende unumgänglich. Die neue Europäische Kommission unter Präsidentin Ursula von der Leyen hat den europäischen Green Deal vorgelegt, der Maßnahmen für einen nachhaltigen ökologischen Wandel vorsieht. Neben dem Plan, ambitioniertere Klimaziele für das Jahr 2030 festzulegen und Forschungsinvestitionen zu erhöhen, sieht das Programm auch Maßnahmen für eine rasche Umstellung auf umwelt- und klimafreundliche Mobilität vor. Dasselbe Ziel soll auch eine für das vierte Quartal dieses Jahres geplante Strategie der Europäischen Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität verfolgen.

Damit die vielfältigen Maßnahmen rasch umgesetzt werden und damit nachhaltige, bezahlbare und attraktive Mobilität Vorfahrt erhält, ist es entscheidend, dass der European Green Deal die Unterstützung der Mitgliedstaaten erfährt. Deutschland kommt dabei eine besondere Rolle zu, weil die Bundesrepublik Deutschland im zweiten Halbjahr 2020 die EU-Ratspräsidentschaft übernimmt. Es ist an der Bundesregierung, die ersten Initiativen der Europäischen Kommission zum Green Deal aufzugreifen und unter den Mitgliedstaaten mit Nachdruck für sie zu werben. Es gilt, die starke Dynamik beizubehalten, die der Vorschlag des Green Deals bislang entfaltet hat, und mit ersten Beschlüssen nicht nur im Verkehrsbereich zu verstärken.

Deutschland ist zudem gefordert, eigene Maßnahmen vorzuschlagen, die eine europäische Verkehrswende vorantreiben, und darüber Debatten zwischen Kommission, Parlament und Mitgliedstaaten anzuleiten. Deutschland muss sich für die EU-Ratspräsidentschaft das Ziel setzen, dass die Europäische Union neue Wege für eine nachhaltige Mobilität einschlägt. Europa braucht jetzt insbesondere eine Investitionsoffensive für die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbands. In den Hilfsprogrammen, mit denen die Wirtschaft in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach der Corona-Krise wieder in Schwung gebracht werden kann, müssen die Weichen so gestellt sein, dass die Klimaschutzziele erreicht werden. Für den Verkehrssektor heißt dies, dass zusätzliche Mittel im Rahmen eines Konjunkturpakets der EU in nachhaltige Verkehrsprojekte fließen müssen. Im Vordergrund stehen daher massive Investitionen in das europäische Schienennetz und die europäischen Binnenwasserstraßen als Bestandteile der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), um die Voraussetzungen für Verkehrsverlagerung zu schaffen.

Zusammen mit der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten muss Deutschland während der deutschen Ratspräsidentschaft die wesentlichen Weichenstellungen anstoßen, um eine bezahlbare, klimafreundliche und zuverlässige Mobilität für alle Europäerinnen und Europäer zu ermöglichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft für eine europäische Verkehrswende einzusetzen und dabei im Zusammenspiel zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und Mitgliedstaaten zu erreichen, dass

1. die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie in eine Krisenstrategie für grenzübergreifende Verkehre überführt werden, um bei vergleichbaren künftigen Ereignissen Beschränkungen und nationale Alleingänge auf ein Minimum zu reduzieren und stattdessen mithilfe einheitlicher und rasch greifender Maßnahmen die Versorgung im Binnenmarkt aufrechtzuerhalten;
2. die Sozialstandards im europäischen Güterverkehr deutlich verbessert werden, indem insbesondere die Sozialstandards der Berufskraftfahrer (gemeinsame europäische Regeln für Mindestlöhne und Grundsicherungssysteme, Prinzip des

- gleichen Lohns für gleiche Arbeit, hohe Hygienestandards von Rastanlagen u. a.) angehoben und mit europaweit einheitlichen Kontrollstandards durchgesetzt werden, sowie die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der EU an die Anerkennung grundlegender Arbeits- und Sozialstandards geknüpft wird;
3. vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie der Infrastrukturausbau im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ neu priorisiert und beschleunigt wird sowie ein zehnjähriges Sonderprogramm zur beschleunigten Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) aufgelegt wird, mit dem ausschließlich das europäische Eisenbahnnetz und die Binnenwasserstraßen ausgebaut, saniert und erhalten wird;
  4. grenzüberschreitende Güterverkehre auf der Schiene gestärkt werden, indem die EU vermehrt in Terminals und innovative Verladesysteme für den kombinierten Verkehr investiert, den Wagenladungsverkehr auf eine tragfähige Basis stellt und die Grundlage für die weitgehende Automatisierung und Digitalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs legt, indem die Modalitäten und der Zeitplan zur Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) festgelegt werden;
  5. ein europäisches Nachtzugnetz mit grundsätzlich allen EU-Hauptstädten sowie weiteren Großstädten und Ballungsräumen erarbeitet und bis 2030 umgesetzt wird, wobei Infrastrukturentgelte dauerhaft abgesenkt und vor allem in der Anfangsphase Anschubfinanzierungen geleistet werden müssen, und ein Masterplan „Missing Links“ konzipiert wird, mit dem bislang fehlende oder stillgelegte Bahnverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten bis 2030 in spürbarer Größenordnung reaktiviert bzw. neu geschaffen werden;
  6. ein klarer Pfad für emissionsarme und insbesondere abgasfreie Antriebstechnologien eingeschlagen wird, indem vor allem die CO<sub>2</sub>-Einsparziele für neue Pkw, neue leichte Nutzfahrzeuge und neue Lkw so weiterentwickelt werden, dass sie mit den Pariser Klimaschutzziele in Einklang stehen, ein verlässlicher Ausstiegspfad aus dem fossilen Verbrennungsmotor festgeschrieben wird und ein verbindliches CO<sub>2</sub>-Messverfahren für den Realbetrieb von Fahrzeugen eingeführt wird;
  7. ein europäisches Mautsystem geschaffen wird, mit dem bereits bestehende Mautsysteme auf ein einheitliches System umgestellt werden, und bei der Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie sichergestellt wird, dass sich der Lkw-Verkehr ab 3,5 Tonnen vollständig an seinen externen Kosten beteiligt, indem eine Differenzierung der Mautgebühren nach CO<sub>2</sub>-Emissionen eingeführt wird und den Nutzern weitere externe Kosten, z. B. durch Luftschadstoffe und Lärm, vollständig verursachergerecht angelastet werden;
  8. der Ausbau und die Standardisierung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge deutlich vorangetrieben wird, indem die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe um regionale Ausbauziele und Vorgaben für nutzerfreundliche und europaweit einheitliche Bezahlstandards erweitert wird;
  9. der Luftverkehr europaweit seiner Verantwortung im Klimaschutz nachkommt, indem vor allem eine europaweite Kerosinsteuer eingeführt wird, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel als notwendige Ergänzung zum unzureichenden internationalen CORSIA-Klimaschutzinstrument beibehalten sowie durch Streichung der kostenlosen Zuteilungen und durch Berücksichtigung der sekundären Klimaeffekte verschärft wird, und der Single European Sky vollendet wird;
  10. die Seeschifffahrt im European Green Deal Berücksichtigung findet, da in diesem Sektor aufgrund der langfristig angelegten Investitionen frühzeitig ein klimaverträglicher Pfad eingeschlagen werden muss, und dafür die Seeschifffahrt insbesondere in den Europäischen Emissionshandel einbezogen wird;

11. für das automatisierte und (teil-)autonome Fahren ein europäischer Rechtsrahmen geschaffen wird, der insbesondere die informationelle Selbstbestimmung der Verbraucherinnen und Verbraucher über die sie betreffenden Informationen und Daten sowie deren Datenhoheit gewährleistet, einheitliche europäische Standards der Datenübertragung und Schnittstellenkommunikation vorschreibt und Fahrzeughersteller bei Haftungsfragen berücksichtigt, sowie bei allen Rechtsakten und Förderprojekten sichergestellt wird, dass das Potenzial von Fahrcomputern besonders im öffentlichen Verkehr ausgeschöpft wird, da dieser besonders viele Menschen erreicht und hier der größte Klima- und Umweltnutzen entstehen kann;
12. ein europäischer Regulierungsrahmen für digitale Mobilitätsplattformen sowie einheitliche und offene Standards geschaffen werden, damit verkehrsträgerübergreifende und datenschutzkonforme Such-, Buch- und Bezahlvorgänge grenzüberschreitend bzw. EU-weit durchgeführt werden können;
13. die Fahrgastrechte weiterhin in den Dienst der Verbraucherinnen und Verbraucher gestellt werden, indem bei der laufenden Überarbeitung der EU-Fluggastrechte-Verordnung keine Anhebung der Entschädigungsgrenze erfolgt und bei der Überarbeitung der Eisenbahnfahrgastrechte-Verordnung Entschädigungen bei höherer Gewalt vorgesehen bleiben;
14. klima- und umweltschädliche Subventionen im Verkehrsbereich vollständig abgebaut werden, die mögliche Flexibilität bei der beihilferechtlichen Bewertung umweltfreundlicher Maßnahmen maximal ausgeschöpft wird und Mindeststeuersätze für fossile Kraftstoffe so angehoben werden, dass von ihnen eine Lenkungswirkung hin zu umweltschonenden Alternativen ausgeht;
15. zur Erreichung der „Vision Zero“ neue Sicherheitstechnologien wie Lkw-Abbiegeassistenten deutlich schneller als bisher zu verpflichtenden Standards bei Kfz-Zulassungsvorschriften werden und ein Top-Runner-Ansatz für Verkehrssicherheitsstandards auf EU-Ebene eingeführt wird.

Berlin, den 12. Mai 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**