

## **Antrag**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Gute Mobilität für europäische Bürger – Schwerpunkte in der Verkehrspolitik während der deutschen Ratspräsidentschaft**

Der Bundestag wolle beschließen:

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

In der Europäischen Union (EU) leben ca. 450 Millionen Menschen, die einen Anspruch auf bestmögliche Mobilität haben. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Verändern wird sich allerdings die Art und Weise wie wir uns fortbewegen. In Zukunft werden wir Verkehr effizienter und umweltfreundlicher gestalten. Dazu investieren wir bereits heute auf nationaler und europäischer Ebene in neue Antriebstechnologien und Verkehrskonzepte. Diese gilt es weiter zu entwickeln und einen Wettbewerb um die besten Ideen zu befördern. Auf diesem Wege wollen wir das wachsende Verkehrsaufkommen mit den Klimazielen in Einklang bringen.

Ein leistungsfähiges und modernes Verkehrssystem im vereinten Europa ist eine unabdingbare Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung. Als Wirtschaftsfaktor trägt der Verkehrssektor mit 7 % zum Bruttoinlandsprodukt der EU bei und beschäftigt rund 10,5 Millionen Menschen (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/52f721ed-c6b8-11e8-9424-01aa75ed71a1>). Die Unterbrechung europäischer Lieferketten aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie hat unterstrichen, dass die vier Grundfreiheiten unerlässlich sind. Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen können nur wegen einer intakten (digitalen) Infrastruktur über Ländergrenzen hinweg stetig ausgetauscht werden.

Innovationen sind der Treiber in der Wirtschaft des 21. Jahrhunderts und können dem wirtschaftlichen Abschwung in der Corona-Krise begegnen. Angesichts der Herausforderungen für einen CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr benötigen wir verschiedene alternative Technologien. Autos werden zukünftig autonom und mit Batterie oder Brennstoffzelle fahren, Flugzeuge mit synthetischen Kraftstoffen fliegen und Schiffe mit Liquefied Natural Gas (LNG) oder anderen alternativen Treibstoffen über die Meere fahren. Die Grundlagen für diese Technologien müssen heute gelegt werden. Daher sollte sich Deutschland während der Ratspräsidentschaft auf die Umsetzung dieser Technologien konzentrieren, beginnen gemeinsame europäische Standards zu entwickeln und die nötige Tank- und Ladeinfrastruktur entlang der europäischen Magistralen weiter zu entwickeln.

Der europäische Verkehr wird einen großen Teil zur Erreichung der Klimaziele beizutragen haben. Der europäische Emissionshandel, als das zentrale Instrument zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU, sollte zur Erreichung dieser Ziele herangezogen werden. Dank des „Cap and Trade Systems“ werden die Emissionsgrenzwerte eingehalten. Im Verkehrsbereich ist bereits seit 2005 der gesamte Luftverkehr und der elektrifizierte Schienenverkehr Teil des Emissionshandels. Um das Potenzial des Emissionshandels jedoch auszuschöpfen, sollte er auch auf die anderen Verkehrsträger ausgedehnt werden.

In einem so dicht besiedelten Land wie Deutschland müssen wir die Flora und Fauna schützen. Jedoch darf der Naturschutz nicht Mittel zum Zweck einer generellen Verhinderungspraxis von Baumaßnahmen werden. Wir erkennen die naturschutzrechtlichen Vorgaben der EU an. Aber auch europäisches Recht muss von Zeit zu Zeit überprüft werden, ob es noch den aktuellen Gegebenheiten entspricht. Die Ratspräsidentschaft liefert die Gelegenheit, dass die Bundesregierung auf eine Bestandsaufnahme des EU-Naturschutzrechtes und auf eine regelmäßige Novellierung nach wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen hinwirkt. Dies beinhaltet eine Aktualisierung der fast 26 Jahre alten Listen der zu schützenden Arten im Anhang der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Zudem soll der Schutz der Art in den Vordergrund rücken und nicht das Individuum. Für die regelmäßige Novellierung ist ein Monitoring unter Einbeziehung unterer Naturschutzbehörden und digitalem Wissenstransfer, beispielsweise Citizen Science, durchzuführen, um die tatsächliche Leistung von Naturschutzmaßnahmen messbar und miteinander vergleichbar zu machen.

Im Luftverkehr steigt die Zahl der Passagiere seit Jahren an. Eine Studie von EUROCONTROL geht davon aus, dass im Jahr 2040 im Vergleich zu 2017 ein Anstieg des Flugaufkommens um 53 % zu verzeichnen sein wird (vgl. Challenges of Growth EUROCONTROL). Um diesem Mehraufkommen gewachsen zu sein, bedarf es auch einer besseren europäischen Flugsicherung. Die europäischen Institutionen haben zwar mit zwei Maßnahmen-Paketen 2004 und 2009 den Weg für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) bereitet. Von einer Zielerreichung kann aber noch keine Rede sein. Ziele des Single European Sky (SES) waren dabei, den nutzbaren europäischen Luftraum nach tatsächlichen Verkehrsflüssen statt nach nationalen Grenzverläufen zu planen und zu überwachen, seine Kapazität zu erhöhen und einen Binnenmarkt für Flugsicherungsdienste in der EU zu schaffen. Angesichts der ökonomischen und ökologischen Vorteile des Vorhabens gilt es, dieses erneut mit Leben zu füllen und den positiven Beitrag für die europäischen Mitgliedstaaten in den Vordergrund zu stellen. Die EU-Kommission hat 2018 eine sog. „Wise-Persons-Group“ zur Zukunft des SES eingesetzt und das SESAR-Joint Undertaking mit der Erstellung einer sog. Airspace Architecture Studie beauftragt. Die Ergebnisse aus beiden Vorhaben sollen der Bundesregierung während ihrer Ratspräsidentschaft als Grundlage dienen und Handlungsfelder wie z. B. Harmonisierung, Digitalisierung, Ausbildung und Regulierung der Flugsicherung aufzeigen.

In Europa benötigen wir einen bestmöglichen grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Denn zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene werden dringend benötigt, um die

anderen Verkehrsträger beim Güter- und Personentransport zu entlasten. Ein erster Ansatz ist dabei, den Wettbewerb auf der Schiene zu erhöhen. Dadurch wird ein Anreiz gesetzt, die verfügbaren Ressourcen möglichst effektiv einzusetzen. Das kann allerdings nur gelingen, wenn Netz und Betrieb streng voneinander getrennt sind. Als eine weitere Grundlage für mehr Kapazitäten auf der Schiene dient das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). Das ETCS soll langfristig die über 20 verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme in Europa ablösen. Während der deutschen Ratspräsidentschaft gilt es den Ausbau von ETCS weiter voranzutreiben. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung sich aktiv für die Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr einbringen, wenn dies nicht während der kroatischen Ratspräsidentschaft beschlossen werden kann. Die neuen Regelungen sollen dazu beitragen, Bahnreisende in der EU künftig noch besser zu schützen. Im Zuge der deutschen Ratspräsidentschaft sollte die Bundesregierung darauf drängen, dass die Erstattung von Fahrpreisen im Eisenbahnverkehr entsprechend der Systematik im Flugverkehr und Omnibusverkehr umgesetzt werden. Damit wird den Verbraucherinnen und Verbrauchern ein ganzheitliches Entschädigungssystem zur Verfügung gestellt. Außerdem ist es wichtig, dass genau festgelegt ist, wann ein Fall der sog. „Force-Majeure-Regelung“ (höhere Gewalt) vorliegt. Eine klare und nachvollziehbare Definition erleichtert den Passagieren ihre Ansprüche geltend zu machen.

Die Zukunft Europas liegt auch im Weltraum. Ob Satelliten, Mond-Stationen oder Mars-Besuche – die Möglichkeiten sind groß – wissenschaftlich, aber zunehmend auch wirtschaftlich. Laut der US-Investmentbank Morgan Stanley wird die Raumfahrtbranche ihre Umsätze bis 2040 auf 1 Billion US-Dollar verdreifachen können. Einige Länder wie die USA, Frankreich oder Luxemburg haben bereits ein Weltraumgesetz, um der zunehmenden Zahl von Weltraumprojekten und Spacefirmen einen Rechtsrahmen für ihre Weltraummissionen zu geben. Während der deutschen Ratspräsidentschaft muss sich Deutschland daher dafür einsetzen, ein europäisches Weltraumgesetz zu initiieren. Das stärkt die europäische Weltraumindustrie und gibt kommerziellen Unternehmen die nötige Planungssicherheit, um konkurrenzfähig in den Weltraum vorzudringen.

Plattformökonomie, Internet of Things oder Smart Living generieren Daten und sind gleichzeitig auf sie angewiesen. Daten sind damit ein zentrales Element, das in nahezu allen Bereichen der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens eine immer prominentere Rolle einnimmt. Aufgrund der Wichtigkeit sollte das Thema der Umsetzung einer europäischen Datenstrategie von der deutschen Ratspräsidentschaft behandelt werden. Einen ersten Anhaltspunkt bietet hierbei die Datenstrategie der Europäischen Kommission. Ziel sollte ein weitestgehend autarkes Europa mit eigenen Cloud-Anbietern und europäischen Datenschutzstandards sein, um etwa die Abhängigkeit von außereuropäischen Cloud-Anbietern zu verringern und damit die Daten von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Unternehmen besser zu schützen.

Damit allerdings große Datenmengen in Echtzeit ausgetauscht werden können, braucht es eine dementsprechende digitale Infrastruktur. Der Aufbau dieser Infrastruktur wirft allerdings Fragen bezüglich der Sicherheitsinfrastruktur auf. Die EU-Mitgliedstaaten sollten sich daher auf verbindliche Sicherheitsstandards beim 5G-Ausbau einigen. In ihrer Abschlusserklärung des Rates warnten die EU-Mitgliedstaaten im Dezember 2019 vor einem Sicherheitsrisiko durch eine zu große Abhängigkeit von einzelnen Herstellern. Darüber hinaus kam eine Risikoabschätzung der EU-Staaten kürzlich zu dem Schluss, dass Eingriffe fremder Staaten das größte Risiko für das neue Mobilfunknetz seien. Fragen zur Sicherheitsinfrastruktur sind zwar auf nationaler Ebene zu beantworten, aber die Staaten könnten sich freiwillig zu einem gemeinsamen Standard bekennen. Die Bundesregierung sollte daher ihre Ratspräsidentschaft zum Anlass nehmen, eine abgestimmte Strategie zum 5G-Ausbau zwischen den EU-Mitgliedstaaten zu finden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. sich im Rahmen der Ratspräsidentschaft der Bundesrepublik Deutschland dafür einzusetzen, den europäischen Emissionshandel auf den Verkehrssektor auszuweiten;
  2. im Rahmen der Ratspräsidentschaft der Bundesrepublik Deutschland Innovationen in der Mobilität technologieoffen zu ermöglichen;
    - a. für alternative Antriebe und Kraftstoffe, wie Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe, die notwendigen marktwirtschaftlichen, rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für eine effektive flächendeckende Marktdurchsetzung zu schaffen;
    - b. sich im Rahmen der Ratspräsidentschaft und insbesondere im Rahmen der Reviews für eine Anpassung der bestehenden EU-Flottengrenzwerte im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit, Technologieoffenheit sowie die Umsetzbarkeit einzusetzen, bis der Verkehr in den Europäischen Emissionshandel einbezogen ist;
  3. die deutsche EU-Ratspräsidentschaft zu nutzen, eine Evaluierung des europäischen Naturschutzrechts nach neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen vorzunehmen und sich für die Einführung eines Monitorings unter Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörden einzusetzen, um die tatsächliche Leistung von Naturschutzmaßnahmen messbar und miteinander vergleichbar zu machen;
  4. die Umsetzung des Single European Sky während der Ratspräsidentschaft voranzutreiben und die Empfehlungen der „Wise-Persons-Group“ sowie der Airspace Architecture Studie zu berücksichtigen indem
    - a. eine einheitliche Luftraumstruktur mit harmonisierten Trennflächen in Europa eingeführt wird;
    - b. eine umfassende interoperable Digitalisierung der Flugsicherungsinfrastruktur ermöglicht wird;
    - c. eine Systemberechtigung für Fluglotsen anstelle von geographischen Lizenzen in Anlehnung an die Pilotenlizenzen eingeführt wird;
    - d. die Regulierung mit klaren Rollenzuweisungen und Verantwortlichkeiten optimiert wird;
  5. im Rahmen der Ratspräsidentschaft ein fünftes Eisenbahnpaket anzustoßen, das eine echte Trennung von Netz und Betrieb beinhaltet und dadurch Wettbewerb und Qualität im Schienenverkehr erhöht;
  6. den Ausbau von ETCS auf europäischer Ebene zu forcieren und sich bei der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr aktiv einbringen, sodass den Verbraucherinnen und Verbrauchern ein ganzheitliches Entschädigungssystem zur Verfügung gestellt wird;
  7. ein europäisches Weltraumgesetz mit den EU-Mitgliedstaaten zu initiieren;
  8. die Datenstrategie der Europäischen Kommission in den Bereichen der eigenen Cloud-Anbieter und europäischen Datenschutzstandards auf den Weg zu bringen und zu ergänzen, um die Daten von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Unternehmen besser zu schützen;
  9. gemeinsame Standards für kritische digitale Infrastruktur mit den EU-Mitgliedstaaten abzustimmen.

Berlin, den 16. Juni 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

## Begründung

In der zweiten Jahreshälfte 2020 wird Deutschland die Ratspräsidentschaft des Rates der Europäischen Union übernehmen. Damit beginnt auch die Periode eines neuen Trios (Deutschland, Portugal und Slowenien), bei dem die Bundesrepublik den Anfang machen wird. Die Ratspräsidentschaft ermöglicht dem jeweiligen Mitgliedstaat für sechs Monate die Tagesordnungen des Rates der Europäischen Union zu bestimmen. Damit besteht die Möglichkeit besonders wichtige Themen für den Mitgliedsstaat in den Fokus zu rücken.

Der europäische Verkehrssektor steht vor einer ganzen Reihe an Herausforderungen. In den nächsten Jahren gilt es die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, Engpässe bei der Infrastruktur zu beseitigen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und intelligente Verkehrssysteme voranzutreiben ([https://ec.europa.eu/info/policies/transport\\_de](https://ec.europa.eu/info/policies/transport_de)). In all diesen Bereichen hat die Bundesregierung die Chance, die Weichen für die Zukunft zu stellen.





