

Sitzung der 92. Europaministerkonferenz am 21. Juni 2023 in Berlin

Aktuelle europapolitische Herausforderungen
im digitalen Zeitalter – Teil III

Berichterstatter: Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Thüringen

Beschluss

1. Die Mitglieder der EMK sind davon überzeugt, dass die vielfältigen und sich stets weiterentwickelnden Anwendungen und Möglichkeiten der Digitalisierung für alle Bürgerinnen und Bürger verfügbar gemacht werden müssen. Sie sind sich dabei der Tatsache bewusst, dass die Digitalisierung zum Teil mit zahlreichen Unbeständigkeiten, Unsicherheiten, Zusammenhängen und Abhängigkeiten einhergeht, die in Summe unmittelbare Auswirkungen auf die gesamte Gesellschaft haben und denen gerade deswegen auch durch Maßnahmen auf EU-Ebene begegnet werden sollte. Die Mitglieder der EMK unterstreichen in diesem Zusammenhang, dass Digitalisierung kein Selbstzweck sein darf, sondern den Menschen dienen soll, indem vor allem Prozesse optimiert, Chancen auf Wertschöpfung erschlossen und Teilhabemöglichkeiten eröffnet werden.
2. Die digitale Transformation der Wirtschaft hat weitreichende Folgen für den Arbeitsmarkt. Der technologisch bedingte Wandel in Produktions- und Vertriebsstrukturen, im Prozess der Material- und Rohstoffbeschaffung und -nutzung sowie in Optimierungsprozessen von Wertschöpfungsketten hat eine tiefgreifende Veränderung der Anforderungen an Arbeitskräfte beispielsweise hinsichtlich ihrer Kompetenzen und Qualifikationen zur Folge. Es ist zu erwarten, dass durch Automatisierungsprozesse und den zunehmenden Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) bestimmte Tätigkeiten in klassischen Berufen wegfallen werden.

Stattdessen werden neuere und komplexere Tätigkeitsfelder entstehen. In diesem Zusammenhang wird der Bedarf an digital qualifizierten und spezialisierten Arbeitskräften weiter ansteigen. Zusätzlich zu den steigenden Anforderungen an Arbeitskräfte verändert die digitale Transformation auch die Formen von Arbeit. Neben herkömmliche Arbeitsverhältnisse treten zunehmend flexible Arbeitszeitmodelle und Formen mobilen Arbeitens. Diese Entwicklung wurde durch die Corona-Pandemie stark beschleunigt.

3. Die Mitglieder der EMK stellen fest, dass im Zuge dieser Wandlungsprozesse erhebliche Chancen und Herausforderungen für Unternehmen – insbesondere KMU – sowie für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entstehen. Weiterhin betonen die Mitglieder der EMK, dass die entstehenden Herausforderungen, aufgrund internationaler ökonomischer Verflechtungen sowie der zunehmenden europäischen Dimension des Arbeitsmarktes, nicht nur national, sondern auch europäisch und global gedacht und bewältigt werden müssen. Die Mitglieder der EMK weisen zudem auf die herausragende Bedeutung hin, die die Bewältigung dieser Herausforderungen für die Attraktivität des europäischen Arbeitsmarktes und somit für den Wettbewerbsstandort Europa besitzt.
4. Der digitale Wandel stellt zunehmend Anforderungen an die digitale Kompetenz von Arbeitskräften. Die Mitglieder der EMK betonen die Bedeutung der Vermittlung von digitalen Kompetenzen in Aus- und Weiterbildung für das Gelingen der digitalen und ökologischen Transformation und für ein auch zukünftig wettbewerbsfähiges Europa. Die rasante Entwicklung neuer Technologien und die sich ebenfalls beschleunigende Integration dieser Technologien in Arbeits- und Wertschöpfungsprozesse macht die permanente Weiterbildung von Arbeitskräften sowie die grundsätzliche digitale Befähigung aller Bürgerinnen und Bürger notwendig. Die Mitglieder der EMK betonen daher, dass der Erwerb digitaler Kompetenzen als ein lebenslanger Prozess begriffen und entsprechend gefördert werden muss. In diesem Zusammenhang begrüßen die Mitglieder der EMK grundsätzlich das von der EU-Kommission ausgerufene Europäische Jahr der Kompetenzen 2023 und die im Digitalen Kompass 2030 ausgewiesenen Ziele der EU-Kommission in Bezug auf die Aus- und Weiterbildung von Arbeitskräften.

5. Die Mitglieder der EMK unterstreichen, dass bei der Erschließung von Teilhabemöglichkeiten stets auch die unterschiedlichen Lebensverhältnisse, Bedarfe und Bedürfnisse der Menschen berücksichtigt werden müssen. So verstanden, kann die Digitalisierung einen wesentlichen Beitrag zur Gleichberechtigung innerhalb der Gesellschaft leisten, Diskriminierungen vorbeugen oder über barrierefreie Informations- und Kulturangebote zur Erhöhung von Chancengerechtigkeit beitragen. Die Digitalisierung kann verbunden mit einem sich stetig entwickelnden Mediennutzungsverhalten auch das kulturelle Erbe in der gesamten EU besser erschließen und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen. Die Digitalisierung wertvoller Sammlungsbestände von Museen oder Archiven und die Zugänglichmachung mithilfe digitaler Instrumente sind nur einige Anwendungsbeispiele.
6. Digitale Kompetenzen sind auch für die demokratische Teilhabe und Meinungsbildung essentiell. Die Mitglieder der EMK begrüßen die im März 2023 von der EU-Kommission gestartete Initiative Digitale Demokratie, die den Einsatz digitaler Technologien durch Akteure der demokratischen Zivilgesellschaft fördern soll. Digitale Technologien können im europäischen Kontext zu einem besseren Verständnis füreinander und zu einer engeren Zusammenarbeit beitragen. Ein Beispiel dafür ist die 2017 von der EU-Kommission eingeführte und stetig aktualisierte Übersetzungssoftware eTranslation, die kostenfrei von öffentlichen Verwaltungen genutzt werden kann. Die EU-Richtlinien zur Barrierefreiheit, deren Bestimmungen sich auch auf den digitalen Raum erstrecken, verfolgen ebenso das Ziel einer inklusiven Digitalisierung.
7. Es muss verhindert werden, dass durch fortschreitende Digitalisierung Menschen von demokratischen Prozessen ausgeschlossen werden. Dafür ist sowohl der breite Zugang zu digitalen Technologien durch gute digitale Infrastruktur sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen als auch die lebenslange Fortentwicklung digitaler Kompetenzen in allen Altersgruppen notwendig. In der Bildungspolitik bedarf diese Zielstellung einer guten Zusammenarbeit aller Politikebenen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten. Die Mitglieder

der EMK begrüßen, dass die EU-Kommission ihre Unterstützung der Mitgliedstaaten auch im Bereich der digitalen Bildung weiter fortführt, zuletzt mit dem Vorschlag für eine Ratsempfehlung für eine bessere Vermittlung digitaler Kompetenzen in der allgemeinen und beruflichen Bildung.

8. Durch die zunehmende Digitalisierung werden Informationen, wie auch „Missinformationen“, immer schneller verbreitet. Dies kann dann zur Gefahr werden, wenn bewusst irreführende und falsche Informationen (Desinformationen) mit dem Ziel gestreut werden, Menschen vorsätzlich zu täuschen oder zu beeinflussen. Insbesondere im Vorfeld von Wahlen stellt sich zunehmend die Frage, welchen Einfluss Bots und andere Formen automatisierter Kommunikation auf die Meinungsbildung und Wahlentscheidung haben. Vor diesem Hintergrund ist das Aufdecken falscher oder irreführender Informationen, sogenanntes „Debunking“, ein wichtiges Instrument beim Kampf gegen Desinformation. Ebenso wichtig ist, dass unabhängige Medien proaktiv mit faktenbasierten und nach journalistischen Standards recherchierten Informationen transparent über die aktuelle Lage und politische Entscheidungen berichten. Die Mitglieder der EMK betonen, insbesondere im Lichte der anstehenden Europawahlen 2024, die Bedeutung digitaler Bildung, insbesondere Medien-, Digital- und Datenkompetenz. Bürgerinnen und Bürger sollen befähigt werden, sich auch in digitalen Nachrichtenumgebungen zurechtzufinden, Informationen zu verstehen sowie kritisch zu beurteilen.
9. Die digitale Transformation bringt unter anderem neue Vertriebs- und Absatzformen hervor. Beispiele sind unter anderem digitale Dienstleistungsplattformen und der Online-Handel. Die Mitglieder der EMK stellen fest, dass auch im digitalen Raum Rechtssicherheit hinsichtlich eines fairen Wettbewerbs, des Verbraucherschutzes sowie des Schutzes von Arbeitnehmerrechten herrschen muss. Die Verordnung über bestreitbare und faire Märkte im digitalen Sektor (Digital Markets Act) und die Verordnung über einen Binnenmarkt für digitale Dienste (Digital Services Act) können zu entsprechender Rechtssicherheit beitragen, unter anderem durch einen Verhaltenskodex für große Digitalunternehmen. Die Mitglieder der EMK geben aber zu bedenken, dass Regulierungen

des digitalen Raums auch seitens der EU nicht dazu führen dürfen, dass KMU durch einen zu hohen Verwaltungsaufwand Wettbewerbsnachteile entstehen.

10. Die Mitglieder der EMK begrüßen, dass dem Vorschlag für ein KI-Gesetz zufolge KI-Systeme im Hochrisikobereich des Arbeitsrechts so konzipiert und entwickelt werden müssen, dass sie von natürlichen Personen wirksam beaufsichtigt werden können, um Risiken für die Grundrechte der Beschäftigten zu verhindern oder zu minimieren. Diese Maßgaben müssen im europäischen Rahmen für die Plattformarbeit in vollem Umfang zur Anwendung kommen. Die Mitglieder der EMK halten es daher für erforderlich, im Vorschlag für eine EU-Richtlinie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit die Vorgaben zur Beaufsichtigung des algorithmischen Managements durch Menschen konkreter auszugestalten.
11. Mit dem Wandel des Wesens vieler Aufgaben, Arbeitsmuster und Arbeitsplätze verändern sich auch die Anforderungen an Gesundheitsprävention und Sicherheit am Arbeitsplatz. Insbesondere durch Formen der Telearbeit und des mobilen Arbeitens verschwimmt zunehmend die Grenze zwischen Beruf und Privatleben. Dies kann in Konsequenz zu gesteigertem Stressempfinden und einer höheren Anfälligkeit für psychische Erkrankungen bis hin zum Burnout führen. Die Mitglieder der EMK unterstützen daher den Strategischen Rahmen für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz 2021-2027 der EU-Kommission, der u. a. durch die Finanzierung von Projekten wie „Magnet4Europa“ oder „EMPOWER“ das Ziel verfolgt, Maßnahmen zur Förderung der psychischen Gesundheit und zur Prävention psychischer Erkrankungen am Arbeitsplatz zu entwickeln und umzusetzen. Die Mitglieder der EMK bitten die Bundesregierung, die Ergebnisse dieser Projekte im Rahmen nationaler Arbeitsschutz- und Präventionsgesetzgebung angemessen zu berücksichtigen.
12. Digitale Dienstleistungsplattformen haben in den letzten Jahren einen ungeahnten Boom erlebt. Plattformen wie z. B. Uber, MyHammer, Airbnb und Amazon sowie große Plattformen im weiteren Sinne wie Google, Instagram, Facebook, TikTok, usw. sind grenzüberschreitend aktiv und entfalten eine überregionale

Wirkung. Einerseits bietet das große Chancen für den Arbeitsmarkt, da sich Arbeitszeiten und Arbeitsorte zunehmend flexibilisieren. Andererseits besteht das Risiko, dass durch zunehmende selbstständige Tätigkeit soziale und gesundheitliche Sicherungsstandards unterlaufen werden. Zudem braucht es einen verlässlichen Daten-, Verbraucher- und Jugendschutz im Bereich von Online-Plattformen. Die Mitglieder der EMK halten es daher für wichtig, den rechtlichen Rahmen von Plattformen zu überprüfen und ggf. zu verändern. Mit der Verordnung über bestreitbare und faire Märkte im digitalen Sektor (Digital Markets Act) und der Verordnung über einen Binnenmarkt für digitale Dienste (Digital Services Act) wurden insofern europäische Standards zu mehr Transparenz, Verbraucherschutz und ein wettbewerbsrechtlicher Rahmen im Bereich digitaler Plattformwirtschaft geschaffen. Die Mitglieder der EMK geben zu bedenken, dass auch in Zukunft darauf zu achten sein wird, dass Sozial-, Arbeitsschutz- und Gesundheitsstandards nicht durch digitale Plattformwirtschaft unterlaufen werden können.

13. Die Mitglieder der EMK bitten den Vorsitz, diesen Beschluss der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und der Bundesregierung zu übermitteln.

Sitzung der 92. Europaministerkonferenz am 21. Juni 2023 in Berlin

Grenzüberschreitender Schienenverkehr in Europa

Berichterstatter: Bayern, Berlin, Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt

Beschluss

1. Die Mitglieder der Europaministerkonferenz (EMK) unterstreichen, dass ein europaweit gut funktionierender grenzüberschreitender Schienenverkehr eine wichtige Voraussetzung für das weitere Zusammenwachsen Europas ist: Er leistet einen zentralen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele des Europäischen Grünen Deals und ist wichtig für das Zusammenleben der Menschen, insbesondere in den Grenzregionen. Er ist auch elementarer Bestandteil eines gemeinsamen Binnenmarktes und damit ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.
2. Die Mitglieder der EMK stellen fest, dass das europäische Eisenbahnnetz aufgrund der historisch über die letzten 200 Jahre getrennten Entwicklung in den einzelnen Mitgliedstaaten noch immer stark fragmentiert ist. Im Bereich des Schienenverkehrs ergeben sich insbesondere an den europäischen Grenzen zahlreiche Hürden infrastruktureller, technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Art, die grenzüberschreitende und grenzübergreifende Aktivitäten erschweren und erhebliches wirtschaftliches Potenzial in den Grenzregionen ungenutzt lassen.
3. Die Mitglieder der EMK sind sich bewusst, dass die Hindernisse im grenzüberschreitenden Schienenverkehr auch auf EU-Ebene bekannt sind und dass es bereits vielfach Ansätze zur Lösung gibt, wie z.B. die Förderung des Ausbaues der sogenannten „Wunderlinie“ (Groningen-Oldenburg-Bremen) durch die Europäische Kommission. Sie begrüßen die Ankündigung der

Europäischen Kommission, anhand von Pilotprojekten, die neue grenzüberschreitende Bahnverbindungen schaffen oder bestehende verbessern sollen, weitere Erkenntnisse zu bestehenden Hürden und Ansätze deren Überwindung zu gewinnen. Die Beseitigung von grenzüberschreitenden Hindernissen im europäischen Bahnverkehr sollte verstärkt, Entwicklungen effizient grenzüberschreitend koordiniert und von allen Akteuren auf nationaler und EU-Ebene unterstützt werden.

4. Die Mitglieder der EMK begrüßen den Ausbau des transeuropäischen Netzes (TEN-V) und das Förderinstrument Connecting Europe Facility (CEF), das für den Infrastrukturausbau im Verkehrssektor zur Verfügung steht. Sie weisen allerdings darauf hin, dass für zahlreiche regionale grenzüberschreitende Strecken außerhalb dieses Netzes kein Förderinstrument vorhanden ist. Insbesondere in den Grenzü Räumen Deutschlands zu Frankreich, Polen und den Niederlanden wurden seitens der Europäischen Kommission in einer Analyse das hohe Potential für diese Strecken dargelegt. Die Mitglieder der EMK unterstützen daher die Forderung der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Bund, sich gegenüber der EU für die Schaffung eines Förderinstrumentes für regionale grenzüberschreitende Strecken inner- und außerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes einzusetzen. Dieses soll die eigenen Anstrengungen in den Staaten und Regionen komplementieren. Bei der Ausgestaltung des Förderinstruments ist jedoch auf die Berücksichtigung geeigneter Förderbedingungen wie z. B. vereinfachte Förderkriterien Acht zu geben.
5. Aufgrund der europarechtlichen Verpflichtungen, das Kernnetz des TEN-V in Deutschland bis 2030 anforderungsgerecht auszubauen, hat sich der Bund bislang grundsätzlich gegen Erweiterungen des TEN-V ausgesprochen. Ausnahme hierzu bildet die Neubaustrecke Dresden – Prag. Dies ist aus Sicht der EMK nicht ausreichend. Die Mitglieder der EMK fordern den Bund auf, eine Erweiterung des TEN-V-Netzes innerhalb Deutschlands zu ermöglichen.
6. Die Mitglieder der EMK begrüßen, dass die Bundesregierung eine vertiefte grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit verschiedenen Nachbarländern anstrebt. So wurde beispielsweise 2019 mit dem Vertrag von Aachen ein wichtiger Grundstein gelegt, um die deutsch-französischen Beziehungen auch

auf regionaler Ebene weiterhin zu stärken. Die Mitglieder der EMK unterstreichen, dass es entsprechender Beiträge der Vertragspartner bedarf, damit die grenzüberschreitende Mobilität erleichtert und insbesondere der grenzübergreifende Schienennahverkehr adäquat ausgebaut und gefördert werden kann. Der grenzüberschreitende Bahnverkehr zwischen Deutschland und Frankreich spielt eine bedeutende Rolle, um die Menschen in beiden Ländern wirtschaftlich, sozial und kulturell noch enger miteinander zu verbinden. Dabei wäre die Unterstützung durch die Europäische Kommission wie beispielsweise bei der „Wunderlinie“ zwischen Deutschland und den Niederlanden auch für Bahnverbindungen zwischen Deutschland und seinen anderen Nachbarländern zu empfehlen. Innerhalb Deutschlands können Verbesserungen im Infrastruktursektor nicht allein Aufgabe der Länder sein. Die Strategie eines Ausbaus grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur ist dabei zentral durch den Bund als einem Eigentümer der Schieneninfrastruktur in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern, mit den Mitgliedstaaten und der EU abgestimmt zu koordinieren. Die Mitglieder der EMK halten zudem eine stärkere Förderung von Mehrsystemfahrzeugen, die erheblich teurer als herkömmliche Fahrzeuge sind, für eine geeignete Maßnahme, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu unterstützen.

7. Darüber hinaus halten die Mitglieder der EMK das European Train Control System (ETCS) für ein wichtiges Instrument zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnraumes. Das ETCS reduziert insbesondere teurere Mehrausstattungen im Bereich der Sicherungstechnik bei Fahrzeugen und es hat Kapazitätseffekte, die gerade auf den ausgelasteten Hauptkorridoren benötigt werden. Die Mitglieder der EMK begrüßen die beabsichtigte Förderung der Fahrzeugausstattung mit ETCS und fordern den Bund auf, eine zeitnahe Umsetzung sicherzustellen, dabei die erforderliche Koordinierung der Umrüstung, zum Beispiel bei der Zulassung der Fahrzeugbaureihen, zu gewährleisten und zugleich die Umrüstung auch im Schienengüterverkehr in den Blick zu nehmen. Nur wenn ausreichend Fahrzeuge ETCS-Geräte verbaut haben, können Strecken nur mit ETCS (und ohne zweites Sicherungssystem) modernisiert bzw. errichtet werden. Nur dann kann ETCS seine Potentiale zur Kapazitätssteigerung voll entfalten.

8. Die EU spielt aus Sicht der Mitglieder der EMK eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), die zentral für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des energieeffizienten Schienengüterverkehrs ist. Die Mitglieder der EMK halten es für angezeigt, dass die EU sicherzustellen und zu koordinieren hat, dass alle Unternehmen die Kupplung einführen. Da anzunehmen ist, dass die wenigsten Unternehmen die einmalig anfallenden hohen Investitionen selbst finanzieren können, halten die Mitglieder der EMK eine Förderung der DAK durch EU und Bund für notwendig.
9. Aufgrund seiner immer wichtiger werdenden Brückenfunktion nach Mittel- und Osteuropa sollte auch dem deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum entsprechend Rechnung getragen werden. Die Mitglieder der EMK fordern die Anerkennung der überregionalen Bedeutung bestimmter Strecken wie z.B. der sogenannten Ostbahn (Berlin-Küstrin), der sogenannten Amerika-Linie (Langwedel, Uelzen-Stendal) oder der Strecke (Nürnberg –) Dresden – Görlitz, und damit die Aufnahme in das transeuropäische Netz.
10. Aufgrund der unterschiedlichen regionalen Zuständigkeiten im Schienenpersonennahverkehr besteht häufig eine Fokussierung auf Verkehre innerhalb einer räumlichen Verwaltungseinheit. Im Zusammenspiel mit begrenzt verfügbaren Mitteln zur Bestellung der Verkehre werden grenzüberschreitende Angebote häufig nachrangig eingerichtet. Im Sinne der europäischen Dimension fordern die Mitglieder der EMK hier die Schaffung eines ergänzenden europäischen Förderinstruments als Anschubfinanzierung für die Ausführung der internationalen Regional-Verkehre.
11. Ein engmaschiges Netz für den grenzüberschreitenden Personenverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für das Leben und Arbeiten über Grenzen hinweg. Grenzregionen können nur dann zusammenwachsen, ihr Potential ausschöpfen und den europäischen Gedanken verwirklichen, wenn Bürgerinnen und Bürgern ausreichende und leicht zugängliche Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Die EMK setzt sich dafür ein, dass einerseits noch stärker das beschleunigte Schließen vorhandener Infrastrukturlücken („Missing Links“) im grenzüberschreitenden Schienennetz vorangebracht wird und andererseits auch die Modernisierung und der Ausbau

bestehender grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur beschleunigt vorangetrieben wird. In diesem Zusammenhang wird angeregt, auch die Möglichkeit einer Zusammenlegung vorhandener doppelter Strukturen in räumlicher Nähe zueinander (bspw. Bahnhöfe Padborg/Flensburg) in den Blick zu nehmen.

12. Für viele grenzüberschreitende Fahrten ist kein durchgehender Ticketerwerb vorgesehen. Diese Fragmentierung ist für die Bürgerinnen und Bürger der EU in einem gemeinsamen Binnenmarkt ohne Grenzen kaum nachvollziehbar. Die Möglichkeit europaweit online Tickets auf einer europäischen Buchungsplattform zu erwerben, ist ein wichtiger Faktor zur Stärkung der Attraktivität des nachhaltigen Reisens mit der Bahn. Gleiches gilt für die Abstimmung von Fahrplänen. Der Ticketerwerb sollte durch grenzüberschreitende E-Ticketingsysteme und einfache Tarife erleichtert werden. Projekte wie EasyConnect zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, das Niedersachsenticket Plus, welches bis Groningen gilt, sowie EgroNet zwischen Bayern, Sachsen und der Tschechischen Republik oder RailBLu zwischen Brandenburg und Lubuskie in Polen können als Vorbild dienen. Auch die Möglichkeit, mit dem jüngst eingeführten Deutschlandticket bis in die benachbarten EU-Länder hineinfahren zu können, wie bspw. von Niedersachsen und voraussichtlich von Nordrhein-Westfalen nach Hengelo, ist ein nachahmenswerter Ansatz.

Darüber hinaus hat diese Fragmentierung unmittelbaren Einfluss auf die Nutzung von Alternativverbindungen sowie auf Kompensationsansprüche im Verspätungsfall. Die Mitglieder der EMK fordern daher die Anwendung von Fahrgastrechten auch bei mehreren, betreiberübergreifenden Tickets.

13. Bei der Erreichung der Klimaziele spielen Verkehrsangebote eine entscheidende Rolle. Sie müssen nachhaltig, benutzerfreundlich und individuell anpassbar sein, dürfen dabei aber Lebensrealitäten nicht ausblenden. Weite Teile der Bevölkerung in den Grenzregionen werden weiterhin auf den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Den Grenzregionen droht eine mehrfache Benachteiligung: steigende Kosten für fossile Kraftstoffe sowie neue Fahrzeuge und geringe Möglichkeit zum Umstieg auf Alternativen mangels gut ausgebauten Schienenverkehrs oder Lade- und

Tankinfrastruktur. Deshalb braucht es multimodale Verkehrskonzepte, die eine Vielzahl nachhaltiger Verkehrsangebote verbinden. Die Nutzung dieser Angebote muss auch durch digitale Plattformen wie Apps leicht planbar und buchbar gemacht werden.

14. Im Laufe der Jahre wurden viele Nachtzugverbindungen mangels Rentabilität eingestellt. Dies begründete sich vor allem mit der damals beginnenden größeren Verfügbarkeit günstiger Flugverbindungen. Oftmals fehlen passende Alternativangebote. Die EMK sieht in Nachtzügen eine zu unterstützende Alternative zum Flugverkehr. Die finanzielle Attraktivität für die Verbraucherinnen und Verbraucher sollte hierbei Beachtung finden. Durch die Planung von Zwischenhalten in den zu durchquerenden Grenzregionen wie z. B. in der deutsch-dänischen Grenzregion bei der Verbindung Hamburg-Kopenhagen-Stockholm würde sich zudem die Attraktivität und der potenzielle Nutzerkreis der grenzüberschreitenden Nachtzüge erhöhen. Der Bund, der sich im Rahmen des „TEE 2.0 – Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz“ für eine Verkehrsverlagerung einsetzt, muss seiner Verantwortung nachkommen. Die Mitglieder der EMK unterstützen daher die Forderung der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Bund, derartige Anreize zur Stärkung des klimafreundlichen Nachtzugverkehrs zu setzen. Auch auf europäischer Ebene sollten entsprechende Anreize gesetzt werden.
15. Die Mitglieder der EMK fordern die EU-Institutionen und die Bundesregierung auf, die Schaffung eines einheitlichen digitalen Eisenbahnraumes verstärkt in den Fokus zu nehmen und als einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsfähigen EU zu betrachten.

Sitzung der 92. Europaministerkonferenz am 21. Juni 2023 in Berlin

Weiterentwicklung der EMK

Berichterstatter: Baden-Württemberg, Berlin, Hessen, Sachsen-Anhalt,
Schleswig-Holstein

Beschluss

1. Die Europaministerkonferenz (EMK) konstituierte sich am 1./2. Oktober 1992 als eigenständige Fachministerkonferenz, um vor allem die Zusammenarbeit der Länder bei der Interessensvertretung in Europaangelegenheiten gegenüber dem Bund und der EU zu koordinieren. Anlässlich des 30-jährigen Bestehens hielten die Mitglieder der EMK im Rahmen der 90. EMK am 28./29. September 2022 in Dessau-Roßlau Rückschau und würdigten das über drei Jahrzehnte hinweg erfolgreiche Wirken.
2. Mit Interesse nahmen die Mitglieder der EMK das vom Hamburg-Vigoni Forum und dem Jean Monnet Lehrstuhl Interactive Multilevel Democracy der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg erstellte Policy-Paper „30 Jahre Europaministerkonferenz – Handlungsoptionen und Visionen für die Zukunft“ zur Kenntnis. Die von den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aufgezeigten Reformvorschläge und Handlungsoptionen gaben hilfreiche Impulse für die interne Prüfung im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des Gremiums.
3. Die Mitglieder der EMK nehmen den anliegenden Bericht der Ständigen Arbeitsgruppe der EMK (StAG) mit den Ergebnissen der internen Prüfung zur Kenntnis. Sie beauftragen die StAG, die darin benannten Optionen zur Weiterentwicklung der EMK näher auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen und auf dieser Grundlage bis Ende 2023 einen Vorschlag für das weitere Verfahren vorzulegen.