



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Konsultationsverfahren der Europäischen Union;

Verkehr

Öffentliche Konsultation zur Bewertung des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ von 2011 (Teil I)

01.07.2020 – 23.09.2020

Verkehr

Öffentliche Konsultation zur EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität (Teil II)

01.07.2020 – 23.09.2020

Drs. 18/9999, 18/11687

Der Bayerische Landtag nimmt das Konsultationsverfahren zum Anlass folgende Stellungnahme abzugeben:

Die Europäische Kommission hat am 28.03.2011 das Weißbuch Verkehr mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgelegt. Dabei soll auch den Herausforderungen in Bezug auf die steigenden Treibhausgasemissionen, die Ölabhängigkeit, die Infrastrukturüberlastung, die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in den großen städtischen Zentren begegnet werden. Hierzu enthält das Weißbuch Verkehr 40 konkrete Maßnahmenvorschläge.

Der Bayerische Landtag sieht bei der Ausgestaltung der europäischen Verkehrspolitik eine erhebliche landespolitische Bedeutung. Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums ist für Bayern als Land im Herzen Europas mit wirtschaftlichen Verflechtungen in den gesamten europäischen Raum wichtig.

Mit dem Weißbuch Verkehr 2011 und den daraus entstandenen EU-Mobilitätspaketen 2017/2018 wurden viele positive Maßnahmen angestoßen. Allerdings erweisen sich die Einsparziele und Zeitpläne im Verkehrsweißbuch als sehr ambitioniert und optimistisch und sind nur mit einer entsprechenden Mittelausstattung zu realisieren. Die einseitige Konzentration auf die Verringerung der verkehrsbedingten Kohlendioxide (um 60 Prozent bis zum Jahr 2050 gegenüber 1990) berücksichtigt andere Aspekte der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte nicht im gebotenen Umfang. Auch die Verlagerungsziele (bis 2030 30 Prozent und bis 2050 mehr als 50 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger) sind sehr ambitioniert. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass beim Schienenverkehr hinsichtlich der Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums gerade auch im Hinblick auf die Interoperabilität noch zu wenig erreicht wurde.

Das im Weißbuch genannte Ziel der Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2050 deckt sich mit den Zielen der TEN-V-Leitlinien, die aus bayerischer Sicht zu begrüßen sind. Es fehlt jedoch weiterhin die ausreichende Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur.

Das Verkehrsweißbuch will bis 2050 die Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz, vorzugsweise Hochgeschwindigkeitsschienennetz, sicherstellen. Mit dem Bahnknotenkonzept München unterstützt der Freistaat die Forderung zur verbesserten Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz. Das im Weißbuch vorgesehene Ziel eines einheitlichen europäischen Luftraums wird unter Berücksichtigung hoher Qualitätsstandards grundsätzlich befürwortet. Insgesamt führt ein einheitlicher europäischer Luftraum zu mehr Effizienz und Klimaschutz und ist eine wichtige Stellschraube, um die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der europäischen Luftfahrt zu steigern.

Die Forderung nach einer vollständigen Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher kann im ÖPNV nicht verfolgt werden, da der ÖPNV ansonsten für den Nutzer nicht bezahlbar wäre. Der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV würde erschwert werden, negative Auswirkungen wären die Folge.

Die Erarbeitung einer künftigen „EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ wird befürwortet. Hierbei soll u. a. durch die Beteiligung an der Konsultation versucht werden, bayerische Akzente in die künftige Strategie einzubringen und Konzepte zu entwickeln, um einerseits die derzeitige COVID-19-Pandemie zu bewältigen und andererseits auch auf etwaige künftige Krisen besser vorbereitet zu sein.

Aus Sicht des Bayerischen Landtags stellen sich dabei folgende Aspekte als wesentlich dar:

1. Miteinander statt gegeneinander: Mobilität muss für alle in Europa sichergestellt sein – und zwar bedarfsgerecht, barrierefrei, nachhaltig und sicher.
2. Mobilität ganzheitlich betrachten: Eine künftige EU-Strategie muss sämtliche Dimensionen des Wandels – technologisch, wirtschaftlich, ökologisch und sozial – berücksichtigen. Trotz des Bekenntnisses zu den ehrgeizigen Klimaschutzzielen von Paris darf Mobilität kein Luxusgut werden. Eine einseitige Fokussierung nur auf die Verringerung verkehrsbedingter Kohlendioxide wird der ressourcen- und umweltschonenden Weiterentwicklung des Verkehrssystems nicht gerecht. Bei der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsmittelwahl muss auf Anreize, nicht auf Verbote gesetzt werden.
3. Ein Europa, das schützt: Sicherheit bleibt auch künftig von zentraler Bedeutung für die europäische Verkehrspolitik. Der Schutz der Verkehrsinfrastruktur vor Terroranschlägen muss gemeinsam sichergestellt werden. Ebenso gilt es, die Mobilität der Menschen sicher zu gestalten und am Ziel einer Senkung der Verkehrstoten „auf Null“ festzuhalten. Sicherheitsaudits sollten nicht nur an Unfallschwerpunkten, sondern langfristig für das gesamte Netz durchgeführt werden.
4. Zum Klimaschutz beitragen: Zur Erreichung der EU-Klimaziele bedarf es einer verstärkten Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Im Personenverkehr bedeutet dies die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel; für den Güterverkehr eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße. Zudem ist für eine klimafreundliche Gestaltung des Verkehrs der Einsatz alternativer, emissionsarmer Antriebe eine wichtige Maßnahme. Gleichzeitig brauchen wir eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

Dies muss auch auf europäischer Ebene unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips vorangebracht werden:

- Einheitliche Standards: Zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs gilt es, einheitliche grenzüberschreitende Standards zu schaffen. Zudem benötigen wir ein europaweit flächendeckendes Netz an Verladeinfrastruktur.

- Technologieoffener Ansatz: Auf dem Weg zur emissionsarmen Mobilität müssen die Rahmenbedingungen technologieoffen und innovationsfreundlich gestaltet werden. Dies betrifft insbesondere auch neue Felder wie die Batteriezellforschung.
 - Gemeinsames Netz an Tank- bzw. Ladeinfrastruktur: Für die Marktdurchsetzung neuer Antriebstechnologien muss ein europaweit einheitliches Netz an Tank- bzw. Ladeinfrastruktur zügig aufgebaut werden.
 - Initiativen mit Maß und Mitte: Eine vollständige Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Verursacher kann im öffentlichen Personennahverkehr nicht angewendet werden, da dieser ansonsten für die Nutzer nicht bezahlbar wäre.
5. Digitalisierung und Automatisierung nutzen: Europa muss seiner Vorreiterrolle bei der flächendeckenden Umsetzung neuer Technologien gerecht werden. Dabei sind vor allem einheitliche technische Standards für interoperable, multimodale Systeme zu entwickeln. Nach unserem Verständnis gilt es, den Datenzugang „so offen wie möglich und so geschlossen wie nötig“ zu gestalten.
6. Transformationsprozess des Verkehrsträgers Straße aktiv begleiten: Die Straße wird auf absehbare Zeit der Verkehrsträger Nummer 1 für die individuelle Mobilität bleiben und viele neue technische Entwicklungen wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren hervorbringen. Die Umstellung auf Elektro- und Wasserstoffantriebe, die technologieoffene Förderung umweltfreundlicher Antriebstechnologien und die Implementierung eines klimafreundlichen Mobilitätssystems müssen weiter vorangetrieben werden. Dabei gilt es, ausreichend bezahlbaren Ökostrom herzustellen sowie moderne Speichertechnologien weiterzuentwickeln. Der Verbrennungsmotor bleibt jedoch aus unserer Sicht für den Individual- und Güterverkehr unverzichtbar; auch saubere Dieselseltechnologie spielt bei der CO₂-Reduktion noch auf Jahre eine wichtige Rolle. Wir sollten uns daher gemeinsam für die Nutzung von Effizienzpotenzialen, die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und den Flottenwechsel hin zu klimaverträglichen Antrieben einsetzen.
7. Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Der Ausbau des grenzüberschreitenden Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserstraßennetzes in der EU muss weiterhin mit Nachdruck betrieben werden. Hierfür müssen ausreichend EU-Fördermittel auch für Nicht-Kohäsionsländer bereitgestellt werden. Bei der Mittelvergabe sollten kleinere regionale Projekte mehr Berücksichtigung finden. Ein Eingriff in nationale Hoheitsrechte bei Planungs- und Genehmigungsverfahren durch die EU lehnen wir ab. Daneben muss unnötige Bürokratie abgebaut werden.
8. Umsetzung des einheitlichen EU-Luftraums: Die Effizienz des Luftverkehrs und der Flughafeninfrastruktur muss gesteigert werden. Die Einführung des modernisierten Flugverkehrsmanagementsystems, die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und eine bessere Verknüpfung mit den verschiedenen Verkehrsträgern sind wichtige Maßnahmen. Darüber hinaus sollten die Ziele des globalen Klimaabkommens CORSIA im EU-Weißbuch Verkehr verankert werden. Zudem wäre eine EU-Initiative zur Förderung der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und effizienter Motoren für ein CO₂-neutrales Luftverkehrswachstum wünschenswert.
9. Versachlichung der Debatte: Themen wie Klimaschutz, bezahlbare Mobilität und Digitalisierung bewegen die Menschen in Europa. Die Debatten sollten dabei sachlich geführt werden. Für die Evaluierung des EU-Weißbuchs Verkehr müssen alle bestehenden und künftigen Verkehrsträger mit ihren individuellen Stärken berücksichtigt werden.
10. Erarbeitung einer Strategie, um ein grenzüberschreitendes pandemieresistenteres Verkehrssystem aufzubauen, u.a. mit folgenden Aspekten:
- Sicherheit als oberstes Gebot in allen Verkehrsbereichen (z. B. müssen Hygienemaßnahmen im öffentlichen Verkehr stärker in den Fokus gestellt werden).
 - Stärkung sämtlicher Verkehrsträger/-mittel, um genügend Alternativen vorhalten zu können.

- Leistungsfähigkeit des internationalen Güterverkehrs sicherstellen (Grundversorgung der Bevölkerung).
- Mit weiterem Ausbau der Digitalisierung das Verkehrssystem widerstandsfähiger machen (z. B. Auslastungssteuerung bei SPNV/ÖPNV), kontaktloser Ticketkauf/E-Ticketing).

Zusammenfassend ist ein grenzüberschreitender/europaweiter Pandemie-/Krisenplan zu entwickeln, der u. a. Systemrelevanz und Sofortmaßnahmen definiert, die Grundversorgung sicherstellt und Finanzhilfen einplant.

Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident