



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

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

**Konsultationsverfahren der Europäischen Union;  
Europäischer Ausschuss der Regionen – CALRE  
Konsultation der CALRE-Mitglieder zur Vorbereitung des Arbeitsprogramms der  
Europäischen Kommission 2022  
Teil VIII – Verkehrspolitik**

Drs. 18/15238, 18/16643

Der Bayerische Landtag gibt im Konsultationsverfahren folgende Stellungnahme ab:

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union hat bereits in den vergangenen Jahren viele wichtige Weichen für eine umweltbewusste und kluge Mobilität gestellt. Die Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität setzt diese Verkehrspolitik nun konsequent weiter fort und wird deshalb durch den Bayerischen Landtag ausdrücklich begrüßt. Der Bayerische Landtag befürwortet ihre Zielvorgabe, einen klimaneutralen, digitalisierten, wettbewerbsfähigen und effizienten Verkehrssektor zu erreichen. Bayern steht zu seiner Klimaverantwortung und bekennt sich dabei ausdrücklich auch zu den neuen Klimazielen der Europäischen Kommission, die Treibhausgasemissionen 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 Prozent zu reduzieren. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors spielt bei der Erreichung der EU-Klimaziele eine wichtige Rolle. Das Bekenntnis der EU-Kommission zur Technologieneutralität und der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger wird entschieden befürwortet. Gleichzeitig muss jedoch eine nachhaltige und intelligente Mobilitätsstrategie ganzheitlich gedacht werden. Dies umfasst sowohl die Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse von Land und Stadt als auch den Einbezug aller Bürgerinnen und Bürger. Denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis und muss auch in der Zukunft für jeden zugänglich, komfortabel und bezahlbar bleiben.

Es ist geplant, der Entwicklung der derzeit freiwilligen Pläne für nachhaltige städtische Mobilität auf lokaler Ebene im Hinblick auf eine künftige EU-Finanzierung einen verbindlicheren Charakter zu geben, etwa durch eine Richtlinie zu Plänen für nachhaltige städtische Mobilität. Das hieße, dass die Städte, statt sich auf die Vernetzung und den Austausch sowie auf die Förderung des Wettbewerbs um die innovativsten Planungsverfahren zu konzentrieren, per Gesetz zur Entwicklung dieser Pläne verpflichtet wären. Nachgedacht wird auch über Anreize für Nutzer, sich für nachhaltige Verkehrsträger zu entscheiden, beispielsweise durch Regelungen für den Zugang von Fahrzeugen zum städtischen Raum (urban vehicle access regulation, UVAR), belastungsabhängige Abgaben, Entgelte für die Infrastrukturnutzung oder Niedrigemissionszonen.

Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Personenverkehr spielt beim Klimaschutz eine zentrale Rolle. Zur überregionalen Verbindung gilt es verlässliche und flächenschließende Angebote zu schaffen. Zur Steigerung der Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote im urbanen Bereich hat die multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds daher hohe Priorität. Mobility-as-a-Service-Dienste, wie

Carsharing, Ride-pooling und Leihfahrräder, bilden zusammen mit dem ÖPNV ein umfassendes und individualisierbares Mobilitätsangebot. Die Anteile des Fuß- und Radverkehrs müssen erhöht werden. Multimodale Mobilitätsangebote müssen zuverlässig Reiseinformationen sowie einfache Zugangs- und Abrechnungssysteme bieten. Zudem müssen immer auch die Besonderheiten des ländlichen Raums berücksichtigt werden.

In den vergangenen Jahren hat der AdR im Rahmen der Taskforce für Subsidiarität das Konzept der „aktiven Subsidiarität“ entwickelt, das auf einem Verfahren beruht, ein gemeinsames Verständnis von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit und eine stärkere Beteiligung aller Interessenträger und insbesondere nationaler, lokaler und regionaler Behörden zu erreichen, die bei der Umsetzung des Unionsrechts vor Ort häufig eine besondere Rolle spielen.

In der städtischen Mobilität muss auch in Zukunft das Subsidiaritätsprinzip gelten. Das Konzept der „aktiven Subsidiarität“ wird in diesem Zusammenhang allerdings kritisch gesehen. Regelungskompetenzen werden dadurch nicht an die Regionen rückübertragen. Stattdessen wird den Regionen lediglich ein Mitspracherecht eingeräumt. Gerade im Bereich der städtischen Mobilität sollte aber die Regelungskompetenz lokal verankert bleiben. Mögliche Pläne der EU-Kommission, die urbane Verkehrsplanung im Rahmen der Überarbeitung des Pakets zur Mobilität in der Stadt regulieren zu wollen, werden deshalb nicht unterstützt. Die EU sollte sich hier auch künftig auf Anreize z. B. in Form von Förderungen beschränken.

Eine verstärkte Koordinierung sollte dort stattfinden, wo gemeinsame Standards, allen voran bei der Ladeinfrastruktur, einen niedrighschwelligen Anreiz für den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel bieten.

Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird als Konsultationsbeitrag an den AdR und CALRE übermittelt. Der Beschluss wird auch an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Deutschen Bundestag übermittelt.

Die Präsidentin

**Ilse Aigner**