



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Europaangelegenheit des Ausschusses für Bundes- und
Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen**
Drs. 18/21732

Nichtlegislatives Vorhaben der Europäischen Union;

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Euro-
päischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:
Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität
COM(2021) 811 final
BR-Drs. 48/22**

I. Beschlussempfehlung:

Die Europäische Kommission möchte einen neuen EU-Rahmen zur Mobilität in den Städten vorschlagen. Aufbauend auf dem Paket für die Mobilität in der Stadt aus dem Jahr 2013 und mit Blick auf die bis 2050 zu erreichenden Klimaziele sollen mit den in dieser Initiative vorgeschlagenen Maßnahmen den Mitgliedstaaten Anreize gegeben werden, urbane Verkehrssysteme aufzubauen, die sicher, zugänglich, inklusiv, erschwinglich, intelligent, resilient und emissionsfrei sind.

Die Initiative soll sich auch mit Fragen der durch den Verkehr verursachten Umweltverschmutzung und der Verkehrsüberlastung befassen. Auch sollen Lehren aus den Auswirkungen gezogen werden, die die COVID-19-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr hat. Insgesamt soll die Initiative einen Beitrag für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft und zu einem emissionsfreien Verkehr auf lokaler Ebene leisten.

Mit dem EU-Vorhaben sollen Informationen und Rückmeldungen von den wichtigsten Interessenträgern und der breiten Öffentlichkeit zu den grundlegenden Zielsetzungen des geplanten EU-Rahmens für urbane Mobilität eingeholt werden. Im Einzelnen soll das EU-Vorhaben Auskunft darüber geben, wie städtische Gebiete in der EU

- zur Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und zu anderen Zielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, einschließlich ihres Meilensteins, 100 europäische Städte bis 2030 CO₂-neutral zu machen, beitragen können,
- die Lebensqualität der städtischen Bevölkerung in der EU durch Bewältigung der Herausforderungen der städtischen Mobilität wie Luftverschmutzung, Verkehrsüberlastung, Lärm, Zugänglichkeit, Straßenverkehrssicherheit bei gleichzeitiger Förderung körperlicher Aktivität verbessern können,
- die Unterstützung und Nutzung der nachhaltigsten Verkehrsträger (insbesondere des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität) sowie der emissionsfreien Stadtlogistik verstärken können.

Der Bayerische Landtag nimmt das Vorhaben zur Kenntnis und bittet um Berücksichtigung der folgenden Bedenken im weiteren Verfahren:

Die „Initiative zur Mobilität in den Städten“ ist Teil des europäischen „Green Deals“ und der Strategie der EU-Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität. Die EU-Kommission setzt damit den bereits in der Vergangenheit eingeschlagenen Weg hin zu einer umweltbewussten und intelligenten Mobilität weiter fort, der vom Bayerischen Landtag ausdrücklich begrüßt wird. Der Bayerische Landtag befürwortet die 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. Hierfür spielt die Gestaltung der städtischen Mobilität eine zentrale Rolle.

Auch in Bayerns Städten besteht ein zunehmender Druck auf das Verkehrssystem. Gerade größere Städte leiden oft unter Verkehrsüberlastung, mit allen negativen Folgen wie Luftqualitätseinbußen und Lärmbelastung. Vielerorts sind Fuß- und Radwege im urbanen Bereich unattraktiv und können keine zunehmenden Verkehre aufnehmen. Teilweise ist Multimodalität nur mit erheblichem Aufwand möglich. Es gilt daher, Wege zu finden, die Verkehrs- und Schadstoffprobleme in den Innenstädten weiter zu reduzieren und die Angebote für die städtische Bevölkerung zu verbessern. Anreize der EU z.B. in Form von Förderungen werden daher ausdrücklich befürwortet.

Bayerische Verkehrspolitik zielt nicht auf Verbote und Beschränkungen, sondern auf Anreize und ein gutes Angebot ab; Wahlfreiheit muss für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet bleiben. Das bedeutet auch, dass verschiedene Mobilitätsoptionen gut kombinierbar sein müssen. Im Freistaat existieren bereits unterschiedliche Fördermöglichkeiten für Kommunen. Zusätzliche Fördermöglichkeiten der EU können den Wandel hin zu einer sicheren, zugänglichen, inklusiven, erschwinglichen, intelligenten, resilienten und emissionsfreien Mobilität weiter beschleunigen. Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) spielt für die urbane Mobilität eine zentrale Rolle. Es müssen verlässliche Angebote geschaffen werden. Dabei muss immer auch die Stadt-Umland-Anbindung berücksichtigt werden, um Städte vom Individualverkehr durch Pendler weiter zu entlasten. Hier bedarf es guter überregionaler und flächenerschließender Verbindungen. Die Fahrgastzahlen im ÖPV sollen stark erhöht werden. Zielsetzung der Verkehrsministerkonferenz ist eine Fahrgastverdoppelung bis 2030 (Referenzjahr 2019). Zur Steigerung der Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote im urbanen Bereich hat zudem die multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds hohe Priorität. Hierbei spielen Park&Ride- und Bike&Ride-Möglichkeiten ebenso eine Rolle wie eine gute letzte-Meile-Mobilität entweder mit dem Rad, dem Roller oder zu Fuß. Mobility-as-a-Service-Dienste, wie z.B. Carsharing, Ridepooling und Leihfahrräder, bilden zusammen mit dem ÖPNV ein umfassendes und individualisierbares Mobilitätsangebot.

Multimodale Mobilitätsangebote müssen dabei zuverlässige Reiseinformationen sowie einfache Zugangs- und Abrechnungssysteme bieten. Digitalisierung ist hier der Schlüssel, die Mobilitätsplanung einfacher zu gestalten.

Um die Anteile des Fuß- und Radverkehrs weiter zu erhöhen, kann die Straßenraumgestaltung, etwa die Umwidmung von (Park-)Flächen für Umweltverbund, einen wichtigen Beitrag leisten. Vor allem sind dabei der Fuß- und Radverkehr inklusive Lastenfahrräder, die Schaffung von Shared-Space-Räumen, aber auch die Gestaltung von Plätzen und Orten mit Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Sichere Fußwege können das zu-Fuß-Gehen befördern. Hierbei spielen zum Beispiel eine gute Beleuchtung und eine möglichst vom Auto- und Radverkehr getrennte Wegführung eine entscheidende Rolle. Zudem sollten Fußwege eine gute

Wegeführung haben und durch attraktives Umfeld führen. Gleichzeitig muss aber auch der motorisierte Individualverkehr weiterhin möglich bleiben.

Dabei gilt: Mobilität ist ein Grundbedürfnis und muss auch in der Zukunft für jeden zugänglich, komfortabel und bezahlbar bleiben. Dies gelingt nur mit einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, bei dem alle Verkehrsträger entsprechend ihrer jeweiligen Stärken genutzt werden. Hierfür gilt es, die Verkehrsträger zu optimieren und gut miteinander zu vernetzen. Dies beinhaltet auch den weiteren Ausbau barrierefreier Mobilitätsangebote. Es muss darauf geachtet werden, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors spielt bei der Erreichung der EU-Klimaziele eine entscheidende Rolle. Das Bekenntnis der EU-Kommission zur Technologieutralität und der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger wird entschieden befürwortet und muss sich auch im neuen EU-Rahmen zur Mobilität in den Städten wiederfinden. Neben finanziellen Anreizen und verbindlichen Anforderungen an die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge muss auch eine entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur gewährleistet sein.

Neben dem Personenverkehr muss auch die Schaffung von Citylogistikkonzepten im neuen EU-Rahmen zur Mobilität in den Städten Berücksichtigung finden. Auch hier sollte ein technologieoffener Ansatz gewählt werden, der den Einsatz unterschiedlicher Konzepte ermöglicht.

Der EU-Rahmen zur Mobilität in den Städten berührt aber insbesondere die kommunale Mobilitätsplanung. Gerade im Bereich der städtischen Mobilität sollte die Regelungskompetenz lokal verankert bleiben. Der EU-Rahmen darf nicht dazu führen, dass die EU-Kommission die urbane Verkehrsplanung im Rahmen der Überarbeitung des Pakets zur Mobilität in der Stadt zu regulieren versucht. In der städtischen Mobilität muss auch in Zukunft das Subsidiaritätsprinzip gelten. Mögliche Pläne der EU-Kommission in eine andere Richtung werden deshalb nicht unterstützt.

Berichterstatter: **Josef Schmid**
Mitberichterstatterin: **Natascha Kohnen**

II. Bericht:

1. Das nichtlegislative Vorhaben der Europäischen Union (§ 83c BayLTGescho) wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das EU-Vorhaben endberaten.
2. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das EU-Vorhaben in seiner 52. Sitzung am 29. März 2022 beraten und einstimmig beschlossen, die Federführung zu übernehmen (§83c Abs. 2 BayLTGescho)
3. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das EU-Vorhaben in seiner 53. Sitzung am 10. Mai 2022 federführend beraten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Zustimmung
 - B90/GRÜ: Enthaltung
 - FREIE WÄHLER: Zustimmung
 - AfD: Zustimmung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: Zustimmungin der in I. enthaltenen Beschlussempfehlung Zustimmung empfohlen.

4. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das EU-Vorhaben in seiner 54. Sitzung am 17. Mai 2022 endberaten und mit folgendem Stimmresultat:
- CSU: Zustimmung
 - B90/GRÜ: Enthaltung
 - FREIE WÄHLER: Zustimmung
 - AfD: Zustimmung
 - SPD: Zustimmung
 - FDP: Zustimmung
- empfohlen, der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses zuzustimmen mit der Maßgabe, dass folgender Satz angefügt wird: „Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.“.

Sebastian Körber
Vorsitzender