



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

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

#### **Konsultationsverfahren der Europäischen Union; Halbzeitbewertung des Verkehrsweißbuchs von 2011**

**10.03.2015 - 02.06.2015**

Drs. 17/6530, 17/7407

#### **Der Bayerische Landtag nimmt das Konsultationsverfahren zum Anlass, um folgende Stellungnahme abzugeben:**

Die EU-Kommission hat mit dem Verkehrsweißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28.03.2011 eine strategische Vision für einen nachhaltigen und wettbewerbsorientierten Verkehr entwickelt. Ziel der EU-Verkehrspolitik ist ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum. Darüber hinaus soll den Herausforderungen in Bezug auf die steigenden Treibhausgasemissionen, die Ölabhängigkeit, die Infrastrukturüberlastung, die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in den großen städtischen Zentren begegnet werden.

Insgesamt können die Ziele des Weißbuchs auch nach fünf Jahren Laufzeit grundsätzlich mitgetragen werden, denn auch die bayerische Verkehrspolitik ist auf nachhaltige Mobilität ausgerichtet. Allerdings werden die Einsparziele und Zeitpläne im Verkehrsweißbuch, insbesondere vor dem Hintergrund der bisherigen Laufzeit, als sehr ambitioniert und optimistisch eingeschätzt. Zudem sind sie nur mit einer entsprechenden Mittelausstattung zu realisieren.

Im Einzelnen sind folgende Anmerkungen zu den wesentlichen Zielen veranlasst:

1. Das Verkehrsweißbuch zielt auf die Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60 Prozent bis zum Jahr 2050 gegenüber 1990 ab:

Es ist anzumerken, dass die einseitige Konzentration auf die Verringerung der verkehrsbedingten

Kohlendioxide andere Aspekte der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte nicht im gebotenen Umfang berücksichtigt. So führt eine Optimierung unter dem Gesichtspunkt der CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu einer Veränderung der Fahrzeugflotte hin zum vermehrten Einsatz von Dieselfahrzeugen. Diese sind aber im Straßenverkehr die Hauptverursacher der NO<sub>2</sub>-Belastung. Insofern ist hier ein Interessenskonflikt zwischen dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung gegeben. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, in der künftigen Diskussion die Ziele des Weißbuchs so weiter zu entwickeln, dass hinsichtlich der ressourcenschonenden Entwicklungen des Verkehrssystems differenziertere Anforderungen erfolgen.

2. Das Verkehrsweißbuch stellt darauf ab, die Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im Stadtverkehr bis 2030 zu halbieren, auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050 vollständig zu verzichten und bis 2030 eine im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freie Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren zu erreichen:

Dieses Ziel ist sehr ambitioniert und kann nicht allein durch den technischen Fortschritt und durch freies Nutzerverhalten erreicht werden. Zur Zielerreichung bedarf es weitergehender Maßnahmen sowie gegebenenfalls Anschubfinanzierungen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Sinne der angestrebten Ziele beeinflussen.

3. Das Verkehrsweißbuch strebt an, bis 2030 30 Prozent und bis 2050 mehr als 50 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verlagern, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, soll auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.

Die von der EU vorgegebenen Verlagerungsziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, insbesondere der vorgesehene Ausbau der Infrastruktur, decken sich zwar grundsätzlich mit den Zielen Bayerns, sind aber sehr ambitioniert. Daher setzt der Freistaat Bayern neben dem Ausbau der entsprechenden Infrastruktur auf einen möglichst reibungslosen Übergang zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße, fördert den Ausbau des Netzes von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und forciert logistische Projekte zur optimierten Abwicklung des Schienengüterverkehrs sowie neue Technologien.

4. Das Verkehrsweißbuch sieht bis 2050 die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeits-schienennetzes, bis 2030 die Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes sowie die Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten vor. Bis 2050 soll der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.

Das im Weißbuch genannte Ziel der Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes orientiert sich im Wesentlichen an der im Jahr 2013 beschlossenen Verordnung über Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Ein europäisches Kernnetz, das die wichtigsten Hauptverkehrsknoten (große Städte, Häfen, Flughäfen) intermodal verknüpft und damit bestehende und geplante Verkehrsachsen mit besonderer strategischer Bedeutung abbildet, soll danach bis 2030 errichtet sein. Bis 2050 soll darauf aufbauend ein Gesamtnetz verwirklicht sein, das die Erreichbarkeit aller Regionen mit grenzüberschreitenden Verkehrswegen gewährleistet. Insofern decken sich die Ziele des Verkehrsweißbuchs mit den Zielen der TEN-V-Leitlinien, die aus bayerischer Sicht zu begrüßen sind. Völlig offen ist jedoch weiterhin die ausreichende Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die von der EU im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ (CEF) zur Verfügung gestellten Mittel für den Ausbau des Kernnetzes des TEN-V decken nur einen Bruchteil des geschätzten Investitionsvolumens ab. Auch mit dem von der EU-Kommission angekündigten Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFVI) sollen nicht zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt, sondern lediglich ein Anreiz für private Investitionen geschaffen werden. Ob dies im Schienenbereich letztlich Erfolg zeigen kann, ist offen. Allerdings besteht die Gefahr, dass CEF-Mittel in den ESFI verschoben werden und damit letztlich weniger Fördermittel für Schieneninfrastrukturausbauten zur Verfügung stehen.

5. 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.

6. Das Verkehrsweißbuch sieht die Einführung der modernisierten Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur (SESAR) in Europa bis 2020 und die Vollendung des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums vor.

Das Ziel eines einheitlichen europäischen Luftverkehrsraums 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 Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, für den in Deutschland der Bund zuständig ist, liegt jedoch nicht im ursprünglich vorgesehenen Zeitplan.

7. Das Verkehrsweißbuch verlangt nach einer umfassenderen Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher und nach größerem Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), zur Generierung von Erträgen und zur Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.

Die Forderung nach einer vollständigen Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher kann im ÖPNV aus Sicht des Bayerischen Landtags nicht verfolgt werden, da der ÖPNV ansonsten für den Nutzer nicht bezahlbar wäre. Der Umstieg von MIV auf den ÖPNV würde hier behindert werden, negative Auswirkungen wären die Folge.

Die Präsidentin

I.V.

**Reinhold Bocklet**

I. Vizepräsident