

# **Bericht des Arbeitskreises Verkehrsträgerübergreifende- und EU-Angelegenheiten**

**zur gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 11./12. Oktober 2017 in Hamburg  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. November 2017 in Wolfsburg**

**TOP 4.10b) /  
TOP 4.1 b)      **Mobilität und Klimaschutz****

Der AK VEUA hatte sich bei der Sitzung am 17. November 2016 zur EU-Strategie für eine emissionsarme Mobilität befasst und hat im Umlaufverfahren am 20.1.2017 einen Beschluss gefasst. Als Grundlagen dienten der Beschluss des Bundesrates vom 23.09.2016, Drucksache 387/2016 und der UBA-Bericht „Klimaschutzbeitrag des Verkehrs 2050: Fünf zentrale Ergebnisse der UBA-Studien“.

In der Sitzung hatten mehrere Länder konkrete Folgen einer Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor thematisiert, die das von der Bundesregierung vorgegebene Sektorziel von 40-42% bis 2030 gegenüber 1990 erreichen soll. Auf der Basis der Diskussionsbeiträge wurde bei der Sitzung am 23.3.2017 vorliegender Beschlussvorschlag weiterbearbeitet.

Damit Deutschland seine Klimaschutzziele erreicht, muss der Verkehr langfristig treibhausgasneutral werden. Hierzu ist der Einsatz von postfossilen Kraftstoffen und alternativen Antrieben im Verkehr sowie eine erhebliche Verlagerung auf den Umweltverbund aus Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr erforderlich. Einen bedeutenden Beitrag zur Verlagerung des Straßenverkehrs leistet auch die verstärkte Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur. Die gemeinsamen Anstrengungen hierzu von Bund und Land müssen verstärkt und konkretisiert werden.

Das Monitoring des Umweltbundesamtes stellt jährlich die Entwicklung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen dar. Sollten sich die mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erwarteten Minderungsziele nicht einstellen, werden weitergehende Maßnahmen notwendig, um den Ausstoß an verkehrsbedingten Treibhausgasen auf den durch die Bundesregierung vorgegebenen Minderungspfad zu bringen.

Das Hauptaugenmerk der Länder richtet sich dabei auf die Verkehrsverlagerung, da die Länder für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sind. Gemeinsam mit den Kommunen sind sie darüber hinaus für den Ausbau des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sowie für die Raum- und Siedlungsentwicklung verantwortlich. Daraus ergeben sich eine Vielzahl von Finanzierungsfragen, die mit der gegenwärtigen finanziellen Ausstattung nicht zu bewältigen ist. Da insbesondere Infrastrukturen aber langfristig geplant werden müssen, ist eine frühzeitige Klärung notwendig.