



**VERBINDUNGSSTELLE DER BUNDESLÄNDER**  
BEIM AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
1010 Wien Schenkenstraße 4  
Telefon 01 535 37 61 Telefax 01 535 37 61 29 E-Mail [vst@vst.gv.at](mailto:vst@vst.gv.at)

Kennzeichen **VSt-4042/17**  
Datum 12. Mai 2021  
Bearbeiter MMag. Dr. Robert Gmeiner  
Durchwahl 22

**E-Mail**

Betrifft  
EU;

Mitteilung der EK „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“, COM(2020)789 final;  
**Gemeinsame Länderstellungnahme**

An das  
Bundeskanzleramt  
Ballhausplatz 2  
1010 Wien  
(E-Mail: [post@bka.gv.at](mailto:post@bka.gv.at); [sektion.koordination@bka.gv.at](mailto:sektion.koordination@bka.gv.at);  
[verfassungsdienst@bka.gv.at](mailto:verfassungsdienst@bka.gv.at))

An das  
Bundesministerium für  
europäische und internationale Angelegenheiten  
Minoritenplatz 8  
1010 Wien  
(E-Mail: [post@bmeia.gv.at](mailto:post@bmeia.gv.at))

An das  
Bundesministerium für  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
(E-Mail: [post@bmk.gv.at](mailto:post@bmk.gv.at); [k1@bmk.gv.at](mailto:k1@bmk.gv.at); [k2@bmk.gv.at](mailto:k2@bmk.gv.at); [ii-sl@bmk.gv.at](mailto:ii-sl@bmk.gv.at);  
[iv-sl@bmk.gv.at](mailto:iv-sl@bmk.gv.at))

An die  
Parlamentsdirektion  
Dr.-Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien  
(E-Mail: [BRKanzlei\\_Mail@parlament.gv.at](mailto:BRKanzlei_Mail@parlament.gv.at); [eu-mitwirkung@parlament.gv.at](mailto:eu-mitwirkung@parlament.gv.at);  
[harald.dossi@parlament.gv.at](mailto:harald.dossi@parlament.gv.at); [susanne.bachmann@parlament.gv.at](mailto:susanne.bachmann@parlament.gv.at);  
[bundesratskanzlei@parlament.gv.at](mailto:bundesratskanzlei@parlament.gv.at))

Die Verbindungsstelle der Bundesländer trägt im Auftrag der Länder i.G. folgende  
**gemeinsame Länderstellungnahme** vor:

Das von der Europäischen Kommission vorgelegte Strategiepapier samt Aktionsplan legt dar, wie das Verkehrssystem der Europäischen Union schrittweise zur Umsetzung des politischen Konzepts „Ein Europäischer Grüner Deal“ beitragen soll.

Die in der Mitteilung sehr allgemein gehaltenen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Europäischen Kommission geben keinen Anlass für Bedenken hinsichtlich in weiterer Folge drohender Verletzungen des Subsidiaritäts- und/oder Verhältnismäßigkeitsprinzips. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung der Frage der künftigen Gestaltung der Mobilität in Europa sehen sich die Länder jedoch veranlasst, zu diesem Strategiepapier aus verkehrspolitischer Sicht gemeinsam Stellung zu nehmen.

Um das angestrebte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, sollen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 durch ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem um 90 % verringert werden. Innerhalb der übergeordneten Themenbereiche – nachhaltige, intelligente und widerstandsfähige Mobilität – sieht die Strategie insgesamt 82 Initiativen bzw. legislative Kommissionsvorschläge in 10 Schlüsselbereichen (Leitinitiativen) vor. Außerdem wurden 14 quantitative Etappenziele für die Jahre 2030, 2035 und 2050 definiert.

**Die Länder unterstreichen, dass diese Anstrengungen nur erfolgreich sein können, wenn sie sich auf ein ausreichendes Engagement aller Beteiligten, d.h. der Organe der EU, der Mitgliedstaaten und ihrer Behörden auf allen Regierungs- und Verwaltungsebenen, der Interessenträger, Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger stützen können. In den entsprechenden Zuständigkeitsgebieten, wie etwa öffentlicher Verkehr, Vernetzung von Land und Raum oder Mobilitätslösungen in Grenzgebieten, ist daher auch sicherzustellen, dass die Regionen zur Lösungsfindung maßgeblich eingebunden werden.**

Das Strategiepapier betont die wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Mobilität, welche zuletzt auch im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stark thematisiert wurde. Gleichwohl hebt die Kommission hervor, dass der Verkehr auch erhebliche Kosten für unsere Gesellschaft verursacht. Diese resultieren vor allem aus Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen, Lärmbelastungen, Verlust an biologischer Vielfalt durch Flächenverbrauch, Verkehrsunfällen und Verkehrsüberlastungen.

Die Vernetzung der Verkehrsträger wird in der Strategie besonders hervorgehoben, somit findet der Begriff „Mobilität“ passende Verwendung. Zudem werden der technologischen Entwicklung große Erwartungen zugeschrieben, insbesondere wenn es darum geht, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen im Verkehr zu reduzieren.

**Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist es die weitaus größte Herausforderung für den Verkehrssektor, eine beträchtliche Emissionsreduktion zu erreichen und nachhaltig zu werden. Die verkehrsbedingten Emissionen tragen zu rund einem Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU bei. Der Erfolg des Grünen Deals hängt somit wesentlich davon ab, dass es gelingt, für ein Verkehrssystem zu sorgen,**

**das als Ganzes nachhaltig ist. Die Länder fordern daher für die Mobilität in Europa ein effizientes und vernetztes multimodales Verkehrssystem für den Personen- und Warenverkehr.**

Unter dem Dach des Konzepts vom Grünen Deal stehen die Klimaziele und deren Erreichung im Brennpunkt. Bereits in der am 28. November 2018 von der Europäischen Kommission vorgestellten Mitteilung „Ein sauberer Planet für alle. Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“, COM(2018) 773, zielen einzelne vorgeschlagene Handlungsschwerpunkte auf den stattfindenden, zum Teil noch einzufordernden, wirtschaftlichen, industriellen und gesellschaftlichen Wandel ab. Dazu unterstreicht die Kommission auch die Wichtigkeit einer Änderung im Verbraucherverhalten: „Bei der Transformation zu Netto-Treibhausgasemissionen von null geht es nämlich ganz wesentlich darum, wie die Europäer arbeiten, sich fortbewegen und zusammenleben. Als Verbraucher spielen die Bürgerinnen und Bürger eine wichtige Rolle, und ihre persönlichen Lebensstilentscheidungen können einen echten Unterschied machen.“ Übertragen auf den Transportsektor heißt das: Welche Art und welche Ausmaße die europaweite Nachfrage auf Mobilität von Personen und Gütern annimmt, das hängt in beträchtlichem Maße von der Ausrichtung der Interessen und des Konsums der Bürgerinnen und Bürger und ihrer bevorzugten Lebensstile ab. Wachsende Mobilität führt nicht zwangsweise, so doch in den meisten Fällen, zu Verkehrswachstum. Dieses Verkehrswachstum ist aber weder Naturgesetz, noch ist es unbeeinflussbar. Das hat Bedeutung, weil auch die in der Mobilitätsstrategie angesprochene „grüne Mobilität“ nicht frei vom Verbrauch unwiederbringlicher Ressourcen und nicht frei von umweltbelastenden Faktoren ist.

**Das europäische Ziel der Nachhaltigkeit des Verkehrssystems möge im Rahmen des Grünen Deals Anlass sein, laufend Potenziale und Möglichkeiten zu erkennen, bewusst zu machen und zu nützen, anhand derer Verkehrswachstum – also die europaweite Zunahme der Verkehrsleistungen im Personen- und Warenverkehr – gebremst oder vermieden werden kann. Demnach sollte im Rahmen der Umsetzung weiterer Strategien und Initiativen, die mit der Mobilitätsstrategie in Wechselwirkung stehen, entsprechend ausgerichtetem Einfluss auf die Nachfrage nach Personen- und Gütermobilität genommen werden, ohne die Wettbewerbsfähigkeit Europas und die Lebensqualität herabzusetzen. Die Mobilitätsstrategie mit ihrer dritten Säule bietet einen geeigneten Rahmen, laufend entsprechende Impulse zu liefern.**

Aus der Fülle der im Strategiepapier enthaltenen Aussagen zu Zielsetzungen und möglichen Maßnahmen sind aus Sicht der österreichischen Länder die folgenden Punkte im Hinblick auf das TEN-V besonders relevant:

- **Zügiger Ausbau des multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zur Absicherung eines starken und widerstandsfähigen Binnenmarkts**
- **Festlegung von Verlagerungszielen zur nachhaltigen Abwicklung des Güterverkehrs**
- **Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie mit weitgehender Internalisierung (Einpreisung) der externen Kosten**
- **Schaffung eines gerechten Mobilitätssystems mit erschwinglicher, zugänglicher und nachhaltiger Mobilität in allen Regionen**

- **Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken**
- **Emissionsfreie Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr**

### **Zügiger Ausbau und Erweiterung des multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zur Absicherung eines starken und widerstandsfähigen Binnenmarkts**

Wie in der Strategie beschrieben, sollen die Investitionen schwerpunktmäßig auf die Modernisierung der erforderlichen TEN-V-Infrastruktur ausgerichtet sein, um den Übergang zu nachhaltigeren Verbindungen zu ermöglichen. Diese Investitionen sind für die Stärkung des Binnenmarkts von entscheidender Bedeutung. Die Kommission stellt richtigerweise fest, dass für die fristgerechte Fertigstellung des TEN-V alle erforderlichen Schritte unternommen werden müssen. Die COVID-19-Pandemie hat zudem gezeigt, wie wichtig eine verstärkte Multimodalität ist, um unser Verkehrssystem krisenfester zu machen. Im Rahmen der Multimodalität können die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger genutzt werden. Ihre Kombination bietet effizientere Lösungen für den Güterverkehr. Es ist dafür zu sorgen, dass nachhaltige Alternativen jetzt allgemein verfügbar werden. Um ein multimodales Verkehrssystem, insbesondere im Güterbereich, aufzubauen, müssen parallel zu den Strecken entsprechende Umschlagkapazitäten geschaffen werden. In bestimmten Teilen Europas sind Umschlaginfrastrukturen und insbesondere multimodale Hinterlandterminals äußerst knapp, weshalb dort umgehend Maßnahmen erforderlich sind, um die Lücken in der multimodalen Infrastruktur zu schließen. Der Ausbau und die Erweiterung des TEN-V sowie der multimodalen Terminalinfrastruktur sind wesentlich für die Verfolgung der Leitinitiative 3 „Nachhaltigere und gesündere Mobilität“ und der Leitinitiative 4 „Ökologisierung des Güterverkehrs“.

**Der zeitgerechte Ausbau der TEN-V Korridore bis 2030, begleitet vom Aufbau einer multimodalen Logistik entlang der Korridore und im europäischen Hinterland, ist ein wesentliches Element der Neugestaltung des Güterbinnenmarktes. Aus Sicht der Länder ist die Kommission hier aufzufordern, zu unterstützen und entsprechender Druck auszuüben, damit alle Segmente des TEN-V rechtzeitig zur Verfügung stehen. Nur dadurch kann garantiert werden, dass die vollen Kapazitätsgewinne des Netzwerkausbaus umgehend realisiert werden und ihre Wirkung entfalten können.**

### **Festlegung von Verlagerungszielen für den Schienengüterverkehr zur nachhaltigen Abwicklung des Güterverkehrs**

Besonders relevant aus Sicht der Länder ist das Ziel der Verdopplung des Schienengüteranteils bis 2050 bzw. eine 50-%ige Steigerung bis 2030 gegenüber 2015 als Teil der Leitinitiative 4 „Ökologisierung des Güterverkehrs“. Diese Ziele sollen durch eine signifikante Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs (z.B. Steigerungen der Kapazitäten etwa der Terminals), durch die Vereinheitlichung technischer und nationaler Vorschriften im internationalen Schienenverkehr, durch eine verstärkte grenzübergreifende Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahninfrastrukturbetreibern, durch ein besseres Gesamtmanagement des Schienennetzes sowie durch den Einsatz neuer Technologien (z.B. digitale Kupplung und Automatisierung) erreicht werden.

Betrachtet man die Stagnation des Schienengüterverkehrs in der EU in den letzten Jahren, gelten die Steigerungsziele insgesamt als besondere Herausforderung. Möchte hier die Europäische Union ihre Ziele erreichen, sind massive Bemühungen der Kommission und der Mitgliedstaaten erforderlich. Insbesondere ist davon auszugehen, dass schon zur Zielerreichung bis 2030 nicht nur PULL-Maßnahmen, sondern auch kräftige PUSH-Maßnahmen notwendig sind. Hier fehlt es der Strategie an einem klaren Bekenntnis zu einem „Verlagerungsregime“. Angesichts der Szenarien, die von einer weiteren signifikanten Steigerung des europaweiten Güterverkehrs bis 2030 ausgehen, bedeutet die Erreichung dieser Ziele zudem nicht zwingend eine Entlastung im Schwerverkehr auf der Straße oder eine Änderung im Modal Split. Demzufolge fordern die Länder adäquate quantitative Ziele und Zwischenziele zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Das Ausmaß der anzustrebenden Güterverkehrsverlagerung hat sich an den verfügbaren Kapazitäten des Schienennetzes zu orientieren, da auch der Schienenpersonenverkehr laufend steigende Kapazitätsansprüche stellt. Dies gilt besonders für TEN-Knoten in denen der Fernverkehr zusätzlich von Nah- und Regionalverkehren überlagert wird.

**Waren im Weißbuch Verkehr der Kommission von 2011 noch ambitionierte Verlagerungsziele definiert – Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf die Schiene – kommen derlei Ziele in der nun vorgelegten Strategie nicht vor. Es wird lediglich gefordert, einen wesentlichen Teil der 75 % Inlandsfracht, die derzeit auf der Straße befördert wird, auf die Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern. Die Länder betonen, dass es notwendig ist, evaluierbare Ziele der Verkehrsverlagerung weg von der Straße und hin zur Schiene und Wasserstraße zu definieren und zu verfolgen, wobei diese Verlagerungsziele von der jeweils zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur unter Betrachtung der gesamtverkehrlichen Anforderungen auch kapazitätsmäßig bewältigbar sein müssen. In der Regel wird daher zur Erfüllung der Verlagerungsziele ein signifikanter Ausbau der Strecken- und Knoteninfrastruktur notwendig sein.**

**Im internationalen Bahnverkehr bestehen immer noch große Hürden. Die Länder fordern deshalb, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Europäischen Jahres der Schiene 2021, einen vermehrten Einsatz der Europäischen Eisenbahnagentur, um diese Erschwernisse abzubauen. In diesem Zusammenhang sollte innerhalb der EU auch auf Investitionen in nicht interoperable Infrastrukturen, wie z.B. in den Aufbau neuer Breitspurstrecken, verzichtet werden.**

### **Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie mit weitgehender Internalisierung der externen Kosten**

Ohne eine Einpreisung der negativen Effekte des Verkehrs, wie Luftverschmutzung, Lärm, Staus, Treibhausgase, also die Internalisierung externer Kosten auf dem TEN-V, kann kein nachhaltiges Verkehrssystem entstehen. Im Vergleich zwischen den Verkehrsträgern bzw. Verkehrsmitteln sind diesbezüglich nach wie vor massive Defizite festzustellen. Wie in der Strategie angemerkt, müssen daher die Anreize für die Verkehrsnutzer verstärkt werden, damit sie nachhaltigere Entscheidungen treffen.

Unter der Leitinitiative 5 „CO<sub>2</sub>-Bepreisung und bessere Anreize für die Nutzer“ ist dazu als Ziel festgehalten, dass bis spätestens 2050 die externen Kosten des Verkehrs internalisiert werden sollen, damit sichergestellt ist, dass nur diejenigen, die den Verkehr nutzen, die Kosten tragen, und nicht andere in der Gesellschaft.

**Aus Sicht der Länder dringend umzusetzen ist daher eine Anpassung der Wegekosten-Richtlinie, um dem Prinzip der Kostenwahrheit insbesondere im Güterverkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Bei einer konsequenten Internalisierung externer Kosten auf dem TEN-V könnten Einnahmen aus Mautaufschlägen für nachhaltige Verkehrsprojekte in den betroffenen Regionen durchaus zweckgebunden werden. So könnte der Verkehr seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten und die Bevölkerung entlang der Verkehrskorridore entlastet werden.**

Vor diesem Hintergrund ist auch die unter der Leitinitiative 1 angestrebte Überarbeitung der Vorschriften über die Gewichte und Abmessungen von Lkws sehr kritisch zu sehen. Schon derzeit besteht kein level playing field zwischen dem Güterverkehr auf der Straße und auf der Schiene. Weitere Erleichterungen im Straßengüterverkehr würden diesen weiter beflügeln und die unfaire Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene weiter verschärfen.

### **Schaffung eines gerechten Mobilitätssystems mit erschwinglicher, zugänglicher und nachhaltiger Mobilität in allen Regionen**

Die Kommission misst der Stärkung des Zusammenhalts, dem Abbau regionaler Unterschiede und der Verbesserung von Konnektivität und Binnenmarktzugang für alle Regionen auch künftig strategische Bedeutung bei, um einen fairen Übergang und eine gerechte Verteilung in der Mobilität zu erreichen. Mobilität muss dabei für alle verfügbar und sozial verträglich sein, ländliche und abgelegene Regionen müssen besser angebunden werden. Diesen Aspekt wird die Kommission im Rahmen einer weiteren Mitteilung über eine langfristige Vision für den ländlichen Raum vertiefen. In Leitinitiative 3 „Nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten“ und Leitinitiative 9 „Faire und gerechte Mobilität für alle“ wird jetzt schon näher auf konkrete Umsetzungsmaßnahmen eingegangen.

**Zwischen Stadt und Land muss durch bessere Anbindung eine nahtlose Multimodalität sichergestellt werden, wobei die Digitalisierung ein wichtiger Baustein ist. Die Länder fordern hier allerdings von der EU und den Mitgliedstaaten, die Herausforderungen aus dem demographischen Wandel und der Abwanderung aus peripheren und strukturschwachen Regionen viel mehr mitzudenken. Für eine bessere Stadt-Land-Vernetzung ist darüber hinaus eine enge Kooperation mit den regionalen und lokalen Behörden erforderlich, da verkehrsplanerische Lösungsansätze ebenso wie Raumplanungssagenden in der Regel in der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden liegen.**

### **Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken**

Aus verkehrspolitischer Sicht sehr notwendig ist der laut Leitlinie 3 für 2021 geplante Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken. Angesichts Österreichs zentraler Lage in Europa und der vielen grenzüberschreitenden Pendlerbewegungen sind Initiativen auf EU-Ebene hier besonders wünschenswert. Dazu gehören auch multimodale, grenzüberschreitende Reiseinformationen sowie ein ebensolcher Fahrkartenverkauf.

**Vereinfachungen im internationalen schienengebundenen Personenverkehr sollen Systemen wie Reisen und Tourismus dabei helfen, gestärkt aus der aktuellen Krise hervorzugehen sowie nachhaltiger und widerstandsfähiger zu werden. Die Maßnahmen für grenzüberschreitende Verkehrslösungen, insbesondere auch im Schienenpersonenverkehr, sind daher aus Sicht der Länder prioritär voranzutreiben.**

### **Emissionsfreie Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr**

Gemäß dem Strategiepapier wächst der Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge zwar rasch, ist aber noch viel zu niedrig. Insbesondere die Leitlinie 1 „Förderung der Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge...“ widmet sich diesem wichtigen Thema und verweist auf die Vorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe. Diese Vorschriften müssen so gestaltet werden, dass sie auch in Zukunft wichtige Treiber der Umstellung auf emissionsfreie Verkehrsmittel sind.

**Aus Sicht der Länder sind die Anforderungen einer Dekarbonisierung des öffentlichen Personennahverkehrs unbedingt zu bedenken. Dabei müssen sich alle Ebenen (EU, Bund, Länder und Gemeinden) gemeinsam der Verantwortung sowohl in planerischer als auch in finanzieller Hinsicht bewusstwerden, um die Aufgaben umsetzbar zu machen. Die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge hat hier einen ersten Rahmen gesetzt, der nun gemeinsam strategisch und auch mit Förderungen zu realisieren ist.**

### **FAZIT**

**Das Strategiepapier adressiert zwar die zentralen Handlungsfelder sowie im Wesentlichen auch wichtige und richtige Maßnahmen auf dem Weg zu einer klimaneutralen, intelligenten Mobilität, aber letztlich bleibt das Papier ergänzungsbedürftig. Ein Verlagerungsregime, wie beispielsweise eine Alpentransitbörse, wäre ein innovatives und taugliches Mittel, um wirklich die Weichen für ein nachhaltiges Verkehrssystem zu stellen. Der in Österreich gewählte Zugang „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ wäre insgesamt der strategisch bessere Ansatz, allein schon deshalb, weil in der Abfolge der Maßnahmen Vermeidung und Verlagerung priorisiert werden.**

**Die Länder betonen, dass gerade die Themen Kostenwahrheit, Internalisierung externer Kosten, fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsmodi/trägern und Sonderstellung des Flugverkehrs dringend einer Lösung zuzuführen sind, um substantielle Fortschritte zu erzielen.**

**Die Länder weisen zudem auf die Gefahr hin, die weiterhin in der Diskussion um Fahrzeugabmessungen und Fahrzeuggewichte gesehen wird. Die**

**Rahmenbedingungen im Schienenverkehr müssen jedenfalls deutlich verbessert werden, um der Schiene mehr Marktanteile zu sichern. Hier wurde in den letzten Jahrzehnten viel Terrain verloren.**

**Bei allen künftigen Förderungen und regulatorischen Maßnahmen sowie bei Einführung neuer Technologien und Dienstleistungen ist jedenfalls sicherzustellen, dass diese zu einem nachhaltigeren Mobilitätssystem führen. Energieeffizienz über den gesamten Lebenszyklus und Flächeneffizienz der Verkehrsmittel sowie eine größtmögliche Eindämmung negativer Effekte wie Luftverschmutzung, Lärm, Treibhausgase, Unfälle und Staus müssen bei jeder Entscheidung berücksichtigt werden. Zudem müssen die Infrastrukturen dem Klimawandel angepasst und katastrophenresilient werden, wengleich dies die Infrastrukturerhalter vor große Herausforderungen stellt.**

**Die Länder sehen die Notwendigkeit, einen stärkeren Fokus auf den in der Strategie unterbelichteten Aspekt der Bewusstseinsbildung zu legen. Ohne Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger wird eine Mobilitätswende nicht gelingen. Ein klarer Aufruf dazu sowie entsprechende bewusstseinsbildende Maßnahmen fehlen im Strategiepapier.**

**Der Erfolg der in der Strategie der Europäischen Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegten, wenn auch nicht wirklich ehrgeizigen, aber dennoch von den Ländern im Grundsatz geteilten, Ansätze steht und fällt mit deren „Übersetzung“ in Legislativakte und konkrete Handlungsanweisungen. Bund und Länder werden darauf zu achten haben, dass auf Basis dieser Strategie von der Kommission vorgelegte Legislativvorschläge im europäischen Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess nicht verwässert werden.**

**Allerdings zeigt gerade aktuell die schwierige Kompromissfindung bei den Trilog-Verhandlungen zur Reform der Wegekostenrichtlinie auf, wie einige Mitgliedstaaten aus wirtschaftlichen Eigeninteressen die Möglichkeit der flexiblen Mautgestaltung auch in vom Transit besonders belasteten sensiblen Bergregionen blockieren. Damit sind exemplarisch die Grenzen einer EU-Mobilitätsstrategie, deren Ziele nicht verbindlich sind, offengelegt.**

**Die Länder sind der Überzeugung, dass es jedenfalls noch viele mutige Schritte auf dem Weg zu einer wirklich nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik braucht, welche die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten Verkehrs- und Mobilitätssystems beschleunigt, dessen negative Auswirkungen auf die Umwelt eindämmt sowie die Sicherheit und Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger ins Zentrum der Politikgestaltung stellt.**

Die Verbindungsstelle der Bundesländer ersucht um Berücksichtigung.

Der Leiter

i.V. Mag. Werner Hennlich

VSt-4042/17

**E-Mail**

Betrifft

EU;

Mitteilung der EK „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“, COM(2020)789 final;

**Gemeinsame Länderstellungnahme**

An den

Ausschuss der Regionen

Referat für Subsidiaritätskontrolle

Rue Belliard 99-101

1040 Brüssel

BELGIEN

(E-Mail: [subsidiarity@cor.europa.eu](mailto:subsidiarity@cor.europa.eu))

Die Verbindungsstelle der Bundesländer ersucht um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Der Leiter

i.V. Mag. Werner Hennlich