



74. Plenartagung

9./10. April 2008

**STELLUNGNAHME
des Ausschusses der Regionen**

**GRÜNBUCH "HIN ZU EINER NEUEN KULTUR
DER MOBILITÄT IN DER STADT"**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- fordert zu koordinierten Maßnahmen auf, um die Probleme von Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung, mit denen alle europäischen Städte zu kämpfen haben, auf der Grundlage eines integrierten Ansatzes in Bezug auf diese Probleme anzugehen. Hierbei käme der EU eine wichtige Rolle zu, gleichzeitig würde aber den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Freiheit gelassen, konkrete Lösungen beizusteuern;
- fordert die EU auf, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Aufstellung langfristiger Mobilitätspläne zu ermuntern, die auf einer Partnerschaft zwischen den Städten und ihren Ballungsgebieten beruhen, um zu Lösungen zu gelangen, die an die Verhältnisse vor Ort angepasst sind (Parkplätze am Stadtrand, Entwicklung umweltfreundlicherer Beförderungsmittel, Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs usw.). Diese Mobilitätspläne könnten Umweltzonen ("Clear Zones") (d.h. Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung) umfassen, womit diesbezüglichen Investitionen Vorrang verliehen würde;
- ist sich des Umfangs der erforderlichen Finanzmittel bewusst und schlägt daher vor, dass sich diese Mobilitätspläne auf umfassende Partnerschaften, vor allem mit dem Privatsektor, stützen könnten, und fordert die EU auf, in Zusammenarbeit mit der EIB innovative Finanzinstrumente zu entwickeln, mit denen die erforderlichen Infrastrukturen sowie auch umweltfreundlichere Technologien finanziert werden können;
- ruft zu einer Berichterstattung auf europäischer Ebene auf, die eine Bestandsaufnahme der erzielten Fortschritte ermöglicht. Der Anfang könnte hier mit einer durch EU-Mittel finanzierten vergleichenden Studie gemacht werden, in der die Lage in den europäischen Städten und die jeweiligen Ansätze zur Behebung dieser Probleme untersucht würden.

Berichtersteller:

Sir Albert Bore, Mitglied des Stadtrates von Birmingham (UK/SPE)

Referenzdokument

Grünbuch "Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt"
KOM(2007) 551 endg.

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Zentrale Aussagen

1. begrüßt den Willen der EU, ihre Bemühungen um die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft fortzusetzen und gleichzeitig für Nachhaltigkeit zu sorgen und den Klimawandel zu bekämpfen. Diese zentralen, in der Lissabon- und Göteborg-Strategie und im Klimaschutz-Aktionsplan verankerten Anliegen sind ausschlaggebend für die Zukunft der Union. In den politischen Prioritäten des Ausschusses der Regionen wird die grundlegende Bedeutung des in der Lissabon-Strategie verankerten Ziels der Wettbewerbsfähigkeit für das Wirtschaftswachstum, insbesondere in städtischen Zentren, sowie ihres Beitrags zum territorialen Zusammenhalt anerkannt;
2. betont, dass die Kompetenzverteilung zwischen lokalen, regionalen und nationalen Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich gestaltet ist. Es ist wichtig, dass die von der Kommission im Aktionsplan festgelegten Maßnahmen keine bestimmten organisatorischen Lösungen postulieren;
3. hebt hervor, dass die Wachstums- und Umweltproblematik zum täglich Brot der Städte gehört. Zunehmende Umweltzwänge werden das Wachstum jedoch behindern. Städte und städtische Gebiete bieten das Potenzial, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und den Klimawandel anzugehen. Dazu müssen die Städte und städtischen Gebiete Maßnahmen ergreifen, um die Zugänglichkeit zu verbessern und Umweltprobleme zu lösen. Eine Abkoppelung des Wirtschaftswachstums von negativen Klimaauswirkungen kann an erster Stelle in städtischen Gebieten erreicht werden, denn vor allem in dicht besiedelten städtischen Gebieten sind alternative Verkehrsträger rasch wirtschaftlich tragfähig;
4. plädiert für koordinierte Maßnahmen, um die erheblichen Probleme, die aufgrund von Verkehrsstaus und Umweltfragen in Städten entstehen, wirksam zu bekämpfen und so bis 2050 den CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr gegen Null zu fahren. In einzelnen Städten konnten Erfolge verbucht werden, doch tut die Konzipierung einer umfassenderen Strategie unter Einhaltung der Grundsätze von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit Not;
5. erkennt die ausschlaggebende Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Planung und Umsetzung einer städtischen Verkehrspolitik an und stimmt mit der Kommission überein, dass die Mobilität in der Stadt überdenken bedeutet, die Ko-Modalität im Sinne einer Verlagerung hin zu besonders umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zwischen allen öffentlichen und privaten Verkehrsträgern zu organisieren;

6. spricht sich für eine integrierte EU-Politik für die Bereiche Umwelt, Raumplanung und Mobilität aus, deren Schwerpunkt auf EU-Ebene auf folgenden Maßnahmen liegen sollte:
 1. Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung von Lärmbelästigung muss die EU eine kohärentere Verkehrspolitik, die an den Emissionsquellen ansetzt, führen. Durch eine bessere Technik und umweltfreundlichere Kraftstoffe werden sauberere, leisere und sparsamere Fahrzeuge entstehen.
 2. Im Sinne der Verkehrssicherheit in der EU sollte die EU Anreize für die Weiterentwicklung der Kfz-Technik schaffen.
 3. Zur Unterstützung der preispolitischen Maßnahmen der regionalen und lokalen Ebene sollte die EU die Entwicklung der hierfür erforderlichen Verfahren fördern.
 4. Die EU sollte die Anbindung städtischer Gebiete an Hochgeschwindigkeitszug- und Straßenbahnverbindungen sowie -netze fördern.
 5. Die EU sollte eine Harmonisierung der Straßenverkehrsschilder und -zeichen für die Einrichtung von Umweltzonen anstreben. Hierbei ist darauf zu achten, dass den Städten größtmögliche Handlungsfreiheit in Bezug auf die Einrichtung von Umweltzonen gewährt wird.
 6. Die EU sollte den Bau von Verkehrswegen für den nicht-motorisierten Verkehr fördern. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, sich sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen oder andere alternative, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.

7. ersucht die EU, die Regionen und insbesondere die Städte zu ermutigen, zur Lösung der Probleme umfassende langfristige Mobilitätspläne zur Beseitigung der Verkehrsstaus und zur Eindämmung des Klimawandels aufzustellen und dazu alternative Beförderungsmethoden zu entwickeln und so den Verkehrsteilnehmern Wahlmöglichkeiten zu bieten, um letztendlich den Schwerpunkt auf die nachhaltigeren Verkehrsträger zu verlagern. Im Rahmen dieser Pläne sollten Umweltzonen ("Clear Zones"), d.h. neu ausgewiesene Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung (im Unterschied zu den "grünen" Zonen, für die nur eine geringe Schadstoffbelastung maßgeblich ist), durch die Zuerkennung des Status als Umweltzone unterstützt und prioritär finanziert werden;

8. ist sich bewusst, dass sich der Zugang zu den umfangreichen für die Errichtung dieser Umweltzonen erforderlichen Investitionen für einige Mitgliedstaaten als schwierig herausstellen könnte. Der EU kommt die Aufgabe zu, in dieser Frage in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank innovative Finanzinstrumente zu konzipieren, mit denen die notwendige Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität und Investitionen in Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoß finanziert werden können. Dies könnte im Zuge einer Ausweitung des CIVITAS-Programms oder nach dessen Auslaufen im Jahr 2009 im Rahmen eines von der EU finanzierten Folgeprogramms geschehen;

9. spricht sich für die Einführung eines EU-weiten Verfahrens zur Berichterstattung über die im Stadtverkehr erzielten Fortschritte sowie über die bewährten Verfahrensweisen aus, die anderen als Beispiel dienen können. Der Anfang könnte mit einer durch EU-Mittel finanzierten Studie gemacht werden, in der die Strategien von Städten in der ganzen EU zur Staureduzie-

nung, zur Verbesserung der Umwelt und zur Bereitstellung nachhaltigerer Verkehrsarten miteinander verglichen werden. Der Bericht über die im Stadtverkehr erzielten Fortschritte sollte in den jährlichen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Lissabon-Strategie, der jedes Jahr auf der Frühjahrstagung des Europäischen Rates vorgelegt wird, einfließen;

10. empfiehlt, dass die Europäische Kommission als Grundlage für die Förderung der Ko-Modalität Empfehlungen in Form allgemeingültiger Standards für Verfahren zur Berechnung der Gesamtkosten und Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger (einschließlich der externen Faktoren wie Verkehrsstaus, Umweltschäden, soziale Eingliederung, Beschäftigungseffekte und Aufenthaltsqualität der Stadtzentren) vorlegt und verbraucherfreundliche Ökostandards für Fahrzeuge aufstellt, aus denen die während des gesamten Fahrzeug-Lebenszyklus verursachten Umweltkosten hervorgehen;
11. drängt die Europäische Kommission, Best-Practice-Netze (in die der AdR eingebunden werden sollte) mit dem Ziel ihrer Ausweitung zu fördern und auszuzeichnen, beispielsweise im Bereich der kombinierten Mobilität als Alternative zum Privat-Pkw und seiner aktiven Nutzung oder durch die Verbreitung von Initiativen wie innovativen Bepreisungsmechanismen und der Errichtung von Umweltzonen in Modellstädten;
12. ermuntert die Europäische Kommission, aus den Erfolgen von Auszeichnungssystemen Kapital zu schlagen, um erforderlichenfalls die Verbreitung des Know-hows zu finanzieren, und Auszeichnungen dementsprechend als Vermarktungsinstrument für die betreffenden Stadtregionen und als erstrebenswertes Ziel für andere Stadtregionen zu propagieren;
13. plädiert dafür, dass die EU mit den "Vorbildlichen Best-Practice-Städte" und den Modellstädten innerhalb Europas und weltweit veranschaulicht, wie sie innovative und auch schwierige Lösungen für unsere gegenwärtigen Probleme und Chancen sucht und umsetzt, sowie für die Konzipierung freiwillig aufgestellter Mobilitätspläne seitens der Stadtregionen für einen mindestens 20-jährigen Zeithorizont. Ferner könnten sich diese Pläne auf die finanziellen Aspekte, neue zu erforschende und auszutestende Technologien, den Infrastrukturbedarf, neue innovationsfördernde Beschaffungsverfahren usw. erstrecken. Über den planmäßigen Ansatz für alle EU-Städte sowie die "Vorbildlichen Best-Practice-Städte" und die Modellstädte im Rahmen einer erheblich erweiterten CIVITAS-Initiative oder womöglich eines neuen Programms könnte die EU innerhalb Europas und weltweit veranschaulichen, wie sie innovative und auch schwierige Lösungen für unsere gegenwärtigen Probleme und Chancen sucht und umsetzt;
14. fordert die Behörden aller Regierungs- und Verwaltungsebenen auf, Maßnahmen zur Erleichterung einer gemeinsamen Beschaffung (öffentlich-öffentlich oder öffentlich-privat) im Hinblick auf die Förderung von Umweltzonen zu unterstützen (wenn eine gemeinsame Beschaffung dem allgemeinen öffentlichen Interesse nicht zuwiderläuft). Durch gemeinsame Beschaffung kann ein Markt für Investitionen von Herstellern in neue Technologien geschaffen und Innovation gefördert werden. Die EU könnte diese Maßnahme durch die Förderung von Best-Practice-Netzen für grüne Beschaffung und für Innovationsförderung im Verkehrs-

technologiebereich unterstützen, die von Regionen und Kommunen gespeist werden, die aktiv an der Herstellung, Erforschung und konzeptionellen Unterstützung von Verkehrstechnologien beteiligt sind. Diese beiden Tätigkeitsstränge wären sowohl der Nachfrage als auch dem Angebot der neuen Technologien für Städte förderlich;

15. betont, dass die Rolle des Privatsektors bei der künftigen Bereitstellung alternativer Verkehrsmittel und die Abkoppelung einer verbesserten Zugänglichkeit von der Zunahme der Fahrzeugkilometer noch besser ausgelotet werden muss und dass deshalb ein Aspekt der o.g. EU-Vergleichsstudie der Bedeutung von Privatmitteln und Unternehmen für aktuelle innovative Lösungen und entsprechende Fördermöglichkeiten zur Steigerung ihres Beitrags gelten sollte;
16. weist darauf hin, dass das Grünbuch zeitlich gelegen kommt, da auf allen Ebenen zusätzliche Mittel benötigt werden, um die Probleme bewältigen zu können. Die EU investiert bereits umfangreiche Mittel in Sachen Mobilität und Verkehr im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze und umfassende Strukturfondsmittel für städtische Gebiete im Rahmen der Konvergenzregionen. Die Städte sind ein wichtiger und untrennbarer Bestandteil der Verkehrsnetze, sind sie doch Verkehrsknotenpunkte, an denen mehrere Verkehrsträger zusammentreffen und zumeist Ausgangs- und Zielpunkt der Verkehrsvorgänge. Daher muss dem städtischen Verkehr das gleiche Augenmerk wie den Verkehrsnetzen gewidmet werden. Auf längere Sicht muss antizipatorisch gedacht werden und langfristige Pläne sind einzuhalten. Städte und Regionen warten nicht, bis Probleme in voller Größe offen zutage treten, aktives Handeln ist erwünscht. Daher muss bei der Aufteilung der Mittel auf allen Ebenen nicht nur auf die Lösung von bereits aufgetretenen Problemen geschaut werden, sondern es müssen auch zusätzliche Mittel für die Städte und Regionen zur Verfügung gestellt werden, die für die Zukunft absehbare Probleme frühzeitig angehen;
17. hält es für wichtig, Aktionen zur Förderung der städtischen Mobilität im Rahmen der neuen operationellen Programme für Konvergenzregionen zu unterstützen, wobei die betreffenden Städte und Regionen dann nachweisen müssen, dass sie mit ihren seitens der EU geförderten Aktionen sachgerechte Lösungen anstreben;

Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt

Zu Frage 1 - Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden, um die Anstrengungen von Vorreiterstädten bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen anzuerkennen?

18. Die EU könnte eine Kennzeichnung entsprechend dem EU-weiten Konzept der aufgrund bestimmter Indikatoren vergebenen "blauen Flagge" mit der Einführung eines "Umweltzonen-schemas" ("Clear Zones mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung) kombinieren. Vorhaben könnten in "Vorreisterstädten" von unterschiedlicher Einwohnerzahl und mit unterschiedlicher "Erblast" finanziert werden und evtl. in Verbindung mit dem Ziel, die CIVITAS-Initiative auf Maßnahmen größeren Maßstabs auszudehnen (siehe Frage 21).

19. Ein Jahresbericht über die Umsetzung der bewährten Vorgehensweisen könnte dem Bericht über die hinsichtlich der Städte-Ziele erreichten Fortschritte beigelegt werden, der jedes Jahr auf der Frühjahrstagung des Europäischen Rates vorzulegen wäre.

Zu Frage 2 - Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um Gehen und Radfahren als echte Alternativen zum Auto zu fördern?

20. Die einzige Möglichkeit, Gehen und Radfahren als echte Alternativen zur Nutzung des Autos zu fördern, besteht im konsequenten Auf- bzw. Ausbau flächendeckender qualitativ hochwertiger barrierefreier Geh- und Radwegenetze in kommunaler Verantwortung, um dazu beitragen, dass das Fahrrad in der EU sehr viel stärker als heute als Verkehrsmittel genutzt würde. Dies kann vor allem über die Realisierung von Konzepten zur "kompakten Stadt" realisiert werden. Ein funktionaler Denkansatz bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne kann dazu beitragen, dass die Entfernungen für Fußgänger und Radfahrer begrenzt werden können. Die Entwicklung städtischer Umweltzonen mit wirksamen Maßnahmen zur Bekämpfung der Staubbildung und der Luftverschmutzung würde das Umfeld für Gehen und Fahrradfahren erheblich verbessern. Für Werbekampagnen in Schulen und Gemeinden gibt es bereits zahlreiche vorbildliche Beispiele, und Aufgabe der EU könnte es sein, professionelle Netzwerke zu unterstützen, Modellbeispiele bekannt zu machen und Erfolge zu feiern. Europa sollte auf dem Erfolg des TAPESTRY-Programms¹ aufbauen;

Zu Frage 3 - Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern in Städten zu fördern?

21. Verkehrsverlagerungen erfordern einen integrierten Ansatz, um die Erfahrungen mit der Beförderung durch nachhaltige Verkehrsträger zu verbessern und diese attraktiver und gleichzeitig die Umwelt belastenden Verkehrsträger weniger attraktiv zu machen. Dieser integrierte Ansatz ist auch bei der Maßnahmenplanung in Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen, Verkehrs(entwicklungs)plänen zu verfolgen. Bei anstehenden Novellierungen der diesbezüglichen EU-Richtlinien sollte der Subsidiarität und dem integrierten Planungsansatz entsprechend Rechnung getragen werden. Dies schafft Rechtssicherheit für die Kommunen, die solche integrierten Planungsansätze verfolgen. Eine undifferenzierte Anwendung des Gemeinschaftsrechts insbesondere im Bereich staatliche Beihilfen und Vergabe hat dabei oft unerwünschte und unvorhersehbare Auswirkungen. Wie Verkehrsdienstleistungen erbracht werden - Vergabe oder Eigenerbringung durch eine Gebietskörperschaft - muss auch in Zukunft weiterhin auf regionaler und lokaler Ebene entschieden werden können;

¹

TAPESTRY - Travel Awareness, Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe. TAPESTRY war ein dreijähriges Forschungs- und Demonstrationsprojekt, das von der Europäischen Kommission (GD Energie und Verkehr) im Rahmen des 5. Forschungsrahmenprogramms finanziert wurde.

Zu Frage 4 - Wie könnte die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien im Nahverkehr weiter ausgebaut werden?

22. Die im Grünbuch unterbreiteten Vorschläge, weiterhin immer ehrgeizigere Ziele festzulegen und in diesem Sinn schrittweise verschärfte Emissionsnormen vorzugeben, gemeinsame Standards für die verbreitete Ausweisung von städtischen Umweltzonen einzuführen, werden begrüßt. Möglicherweise gäbe es Raum für europäische Ziele, vielleicht in Verbindung mit Steuervergünstigungen in Abhängigkeit von dem Anteil der öffentlichen Beschaffung, der bestimmte Umweltratingvoraussetzungen erfüllt. Es wäre auch möglich, große privatwirtschaftliche Unternehmen über die verschiedenen EU-Unternehmensnetze zu einer "Öko-Standard"-gerechten Beschaffungspolitik anzuhalten.

Zu Frage 6 - Sollten für die Festlegung "grüner Zonen" und damit zusammenhängender Verkehrsbeschränkungen Kriterien oder Leitlinien herausgegeben werden? Auf welche Weise lässt sich ihre Vereinbarkeit mit einem ungehinderten Verkehr am besten sicherstellen? Gibt es Probleme bei der grenzübergreifenden Durchsetzung lokaler Bestimmungen für "grüne Zonen"?

23. EU-Leitlinien für die Festlegung "grüner Zonen" wären ein hilfreicher Beitrag zur Präzisierung und Einheitlichkeit, insbesondere, um allgemein anerkannte Fahrzeugkategorien entsprechend ihrem Energieverbrauch und ihren Emissionswerten festlegen zu können. Es sollte vielleicht eine europaweite Internetseite mit standardisierten Daten zu Städten und spezifischen Informationen zu dem betreffenden Stadtgebiet eingerichtet werden. Eine einheitliche Kennzeichnung der Fahrzeuge für die Einfahrt in Umweltzonen entsprechend ihres Schadstoffgehalts würde sowohl für die Fahrzeugführer als auch für den Vollzug in den Städten eine Erleichterung bedeuten, wenn gleiche Kennzeichnungsmerkmale für alle Fahrzeuge europaweit gelten würden.
24. Europaweite Leitlinien in Bezug auf die Straßenverkehrsordnungen sind zum Schutz der Umwelt und der schwächsten Straßenverkehrsteilnehmer erforderlich. Die Mitgliedstaaten sollten dazu angehalten werden, diese Leitlinien in ihre nationalen Straßenverkehrsordnungen aufzunehmen, um so europaweit eine größere Klarheit und Vereinheitlichung sicherzustellen.
25. Der Ausschuss weist darauf hin, dass viele Städte und Regionen derzeit in Eigenregie Umweltzonen einrichten und diese auch mit eigenen Straßenverkehrsschildern und -zeichen kennzeichnen. Damit dies bei internationalen Spediteuren und Touristen nicht zu Verwirrung führt, sollte die EU einheitliche Straßenverkehrsschilder und -zeichen entwickeln. In Bezug auf die Einrichtung von Umweltzonen muss den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften möglichst große Handlungsfreiheit gegeben werden;
26. Eine grenzübergreifende Durchsetzung lokaler Bestimmungen ist schon jetzt möglich (Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen).

27. Kritisch hingewiesen wird darauf, dass die Europäische Kommission - ohne das Ergebnis der Konsultation abzuwarten - im Dezember einen vollkommen überarbeiteten Vorschlag zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (KOM(2007) 817), vorgelegt hat;

Zu Frage 5 - Wie könnte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?

28. Aus dem STEER-Programm² könnten durch eine Verknüpfung mit neuen europäischen Öko-Standards, die sich auf die im Grünbuch erläuterten Grundsätze der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten für die Gesellschaft stützen, weitere Vorteile gezogen werden. Auf EU-Ebene könnten Partnerschaften mit Zulieferern gefördert, die Konzepte der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten über Zulieferernetze verbreitet, gemeinsame Standards und gegenseitige Anerkennung gefördert und die Umsetzung einschlägiger Forschung in innovative, marktfähige Produkte unterstützt werden.

Zu Frage 7 - Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise weiter gefördert werden?

29. Der soziale und finanzielle Wert der umweltfreundlichen Fahrweise sollte im Fahrschulunterricht hervorgehoben werden. Hierbei geht es darum, eine Änderung der Fahrweise herbeizuführen. Diese Fähigkeiten sollten anhand von vereinbarten Regeln für ein gutes und umsichtiges Fahrverhalten in den staatlichen Fahrprüfungen überprüft werden. Eine Aufgabe der EU könnte es dabei sein, vorbildliche Praktiken über Kampagnen bekannt zu machen und dazu nach dem Vorbild der erfolgreichen TAPESTRY-Initiative einen Marketing-Mix zu verwenden. Eine weitere Maßnahme, die eine umweltfreundliche Fahrweise fördern kann, ist die Förderung von in den Fahrzeugen installierten Geräten zur Messung des Kraftstoffverbrauchs;

Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr

Zu Frage 8 - Sollten bessere Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende entwickelt und gefördert werden?

30. Bessere Informationsdienste für Reisende sowohl vor als auch während der Fahrt können einen erheblichen Beitrag zur Nachhaltigkeit liefern. Europäische Städte bieten bereits zahlreiche modellhafte Beispiele. Die Rolle auf EU-Ebene könnte darin bestehen, auf die Ausweitung und Kompatibilität der vorhandenen Systeme durch die Festlegung gemeinsamer Systeme und Symbole hinzuwirken. Eine weitere Rolle bestünde darin, beispielhafte Systeme zu fördern. Das Satellitennavigationssystem Galileo ist in dieser Hinsicht von zentraler Bedeutung.

²

Das STEER-Programm ist eine Leitaktion des Programms "Intelligente Energie für Europa", die sich auf alternative Fahrzeuge und Kraftstoffe, Maßnahmen zur Förderung energieeffizienterer Verkehrssysteme und den Ausbau der Verkehrs-Sachkompetenz der örtlichen Energieagenturen erstreckt.

31. Informationsdienste für Reisende im öffentlichen Personennahverkehr sollten entwickelt und verbessert werden. Echtzeit- und Störungsinformationen über Internet und Handy, angepasst an den individuellen Informationsbedarf der Reisenden, dürften wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs im Vergleich zu weniger nachhaltigen Verkehrsarten beitragen. Das Galileo-Navigationssystem wird eine wichtige Rolle für die Entwicklung neuer Informationsdienste spielen, daher sollte sich die EU dafür einsetzen, dass Galileo so schnell wie möglich ausgebaut wird.
32. Für diese Vorhaben müssen vorrangig Informationsdienste errichtet werden, die den Verbundeffekt des öffentlichen Verkehrs stärken, d.h. Informationssysteme, die umfassende Informationen über Anschlüsse und die Situation im gesamten Netz eines integrierten Verkehrssystems eines städtischen Ballungsgebiets und seines Umlands (lokale, regionale oder nationale Ebene) bieten;

Zu Frage 9 - Werden weitere Maßnahmen benötigt, um die Normung von Schnittstellen und die Interoperabilität von IVS-Anwendungen in Städten zu gewährleisten? Welche Anwendungen sollten bei diesen Maßnahmen Vorrang genießen?

33. Die bisherigen Maßnahmen zur Festlegung von technischen Normen waren für die Gewährleistung der Interoperabilität hilfreich, und in diesem Bereich gibt es für die EU auch weiterhin noch etwas zu tun. So könnte stärker auf die Förderung gemeinsamer Ansätze von Gruppen von Städten und zwischen Mitgliedstaaten abgehoben werden, beispielsweise mit Online-Überwachungs- und Informationssystemen, um Verkehrskollapsen vorzubeugen.
34. Insbesondere sollten - nicht nur für die Information der Nutzer - möglichst europaweit einheitliche Systeme entwickelt werden, beispielsweise für statistische Wirkungsmonitorings für Wissenschaft und Planung entsprechend dem Stand der Technik.

Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr

Zu Frage 11 - Wie kann die Qualität des kollektiven Verkehrs in den Städten Europas verbessert werden?

35. Die EU sollte die Entwicklung von Ausrüstungen und Infrastruktur, die gemeinsamen Normen entsprechen, und in diesem Zusammenhang auch eine auf kontinuierliche Verbesserung der Dienstqualität ausgerichtete Forschung und Entwicklung neuer Verkehrssysteme unterstützen. Die Nachfragereaktion könnte dadurch verbessert werden, dass die Gewährung öffentlicher Mittel an eine größere Kundenzufriedenheit gekoppelt wird;
36. Maßnahmen, die direkte und indirekte Kosten widerspiegeln, wären diesbezüglich ebenfalls hilfreich, weil sie zu einer ausgewogenen Berücksichtigung der Faktoren bei der Wahl des Verkehrsträgers beitragen.

Zu Frage 12 - Sollte die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr gefördert werden?

37. Wir sind der Auffassung, dass gesonderte Spuren für den kollektiven Verkehr in Verbindung mit IVS gefördert werden sollten. Die EU könnte bei der Förderung der Durchführung von Vorhaben zur Errichtung separater Trassen für Auto- und Oberleitungsbusse oder auch Straßenbahnen, die in einer ihnen vorbehaltenen baulich abgetrennten Fahrspur bzw. in gemeinsamen Trassen mit Fuß- und Fahrradwegen verkehren, und bei der Entwicklung gemeinsamer Signale und Hinweisschilder mitwirken. Durch die Ausweisung von für den öffentlichen Nahverkehr reservierten Fahrstreifen können Verkehrsbehinderungen im öffentlichen Nahverkehr vermieden werden. Wenn für diese Fahrstreifen die Zahl der Fahrstreifen für den Autoverkehr verringert wird, kann dies zu einem geringeren Pkw-Verkehrsaufkommen führen, gleichzeitig steigt die Verkehrsdichte für den verbleibenden Autoverkehr. Gelegentlich kann es schwer sein, Verständnis für solche Maßnahmen zu erlangen und diese durchzuführen. Hier können die EU und die nationale Ebene die lokalen Entscheidungsträger durch Informationen und bewusstseinsbildende Maßnahmen unterstützen. Auch können internetgestützte Vermittlungsdienste für die Bildung von Fahrgemeinschaften und Modelle dafür entwickelt werden, wie Fahrgemeinschaften mit mindestens drei Insassen pro Kfz angeboten werden kann, zu bestimmten Tageszeiten die für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehenen Fahrstreifen zu nutzen.

Zu Frage 13 - Besteht die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen?

38. Der Ausschuss würde eine Erweiterung der EU-Grundrechtecharta bezüglich der Rechte und Verpflichtungen der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel zur Verbesserung der Barrierefreiheit, insbesondere für mobilitätsbehinderte Menschen, begrüßen.

Zu Frage 14 - Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Personen- und Güterverkehr in Forschung und städtischer Mobilitätsplanung besser zu integrieren?

39. Die Integration könnte durch die Aufstellung von Kriterien für die Finanzierung von Forschungs- und Demonstrationsvorhaben vor allem auf dem Gebiet energieeffizienter und umweltfreundlicher für den Stadtverkehr geeigneter Fahrzeuge Anreize erhalten. Ferner könnte die Aufstellung spezifischer städtischer Emissionsreduktionsziele in Verbindung mit der in Punkt 18 zu Frage 1 angesprochenen Kennzeichnung ins Auge gefasst werden.

Zu Frage 15 - Wie kann eine bessere Koordinierung zwischen dem Nah- und Regionalverkehr und der Flächennutzungsplanung erreicht werden? Welche Art von Organisationsstruktur könnte geeignet sein?

40. Wir unterstützen den Einsatz von freiwillig aufgestellten Mobilitätsplänen, die das Umland von Ballungsgebieten berücksichtigen. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass sinnvolle Konzepte für eine Umleitung des Schwerverkehrs aus den Innenstädten heraus entwickelt werden. Zwar gibt es keine einzige, alles umfassende optimale Lösung, doch sollten Ballungsgebiete lokale Lösungen entwickeln, die darauf ausgerichtet sind, von der EU vorgegebene und mit Anreizen versehene Ergebnisse zu erzielen. Diese Pläne könnten die Grundlage für vertragliche Mobilitätsvereinbarungen zwischen den wichtigsten beteiligten Interessenträgern sein.
41. Der Ausschuss hält es für notwendig, zur Entlastung der Einfallsstraßen in Großstädte in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen am Stadtrand und ggf. den Verkehrsverbänden der Metropolregionen große P+R-Anlagen mit entsprechenden Abstellkapazitäten zu schaffen, damit die Bürger, die mit dem Auto unterwegs sind, problemlos ihr Fahrzeug dort abstellen und ihren Weg danach ohne nennenswerten Zeitverlust mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortsetzen können. Es ist sinnvoll, die Errichtung integrierter Verkehrssysteme zu fördern, die den natürlichen Grenzen des städtischen Ballungsgebiets und den Beförderungsanforderungen der Bürger Rechnung tragen, und mit Blick auf die Verwaltung dieser Verkehrssysteme verbundartige oder ähnliche Mechanismen für die Zusammenarbeit zwischen den Behörden einzurichten.
42. Die Flächennutzungs- und die Mobilitätsplanung müssen auf sämtlichen Ebenen - sowohl der überkommunalen als auch der kommunalen Ebene - aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft werden, damit beide Aktionsbereiche in ökologischer, energetischer und funktionaler Hinsicht optimiert werden können, da sie in engem Zusammenhang und in Wechselwirkung zueinander stehen.

Hin zu einem sicheren Nahverkehr

Zu Frage 16 - Welche weiteren Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Städten zu helfen, die Herausforderungen bei der Straßenverkehrssicherheit und bei der persönlichen Sicherheit im Nahverkehr zu meistern?

43. Fußgänger und Radfahrer sind in Städten besonders gefährdet, daher sind ständige Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit dringend erforderlich, um diese Verkehrsträger bzw. Fortbewegungsarten zu fördern. Mit weiteren Maßnahmen könnten Demonstrationsprojekte angeregt werden, um innovative Verfahren zu zeigen, mit denen Fußgängern und Radfahrern Vorrang vor dem motorisierten Verkehr eingeräumt werden kann, und der rasche praktische Einsatz sicherheitstechnischer Verbesserungen könnte gefördert werden. Die Kommunen sollten ermutigt werden, freiwillige Kooperationen mit der Privatwirtschaft einzugehen, um die genannten Probleme zu lösen - dazu gibt es bereits zahlreiche Best-Practice-Lösungen.

Zu Frage 17 - Wie können Betreiber und Bürger besser über das Potenzial eines fortgeschrittenen Infrastrukturmanagements und fortgeschrittener Fahrzeugtechnologien für die Sicherheit informiert werden?

44. Wir halten Demonstrationsprojekte, die allgemein bekannt gemacht werden, für die beste Art, um das Potenzial dieser Entwicklungen zu vermitteln. In Bezug auf die Bekanntmachung neuer Entwicklungen in diesem Bereich wird auf die Arbeiten der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit sowie auf die in europäischen Regionen vorhandenen Best-Practice-Beispiele verwiesen.

Zu Frage 18 - Sollten automatische Radarkameras entwickelt werden, die an das Stadtumfeld angepasst sind, und sollte ihr Einsatz gefördert werden?

45. Die EU sollte die Entwicklung neuer Technik fördern. Es wäre z.B. sinnvoll und wichtig, weitere Versuche in ganz Europa zu fördern, um mehr über die Kosten und den Nutzen zu erfahren.

Schaffung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

Zu Frage 20 - Sollten alle Beteiligten zusammenarbeiten, um eine neue Mobilitätskultur in Europa zu schaffen? Könnte analog zum Modell der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit auch eine Europäische Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt eine nützliche Initiative darstellen, um diese Zusammenarbeit zu unterstützen?

46. Wir halten dieses Modell mit Blick auf den Erfolg Europas bei der Verringerung der Unfallzahlen für nachahmenswert. Die Einrichtung einer Europäischen Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt kann nur unterstützt werden, wenn sie einen echten Mehrwert aufweist. Ferner sind wir der Ansicht, dass das Modell gestaffelter Ziele für die Finanzierung wesentlich zu den Fortschritten bei der Verringerung der Unfallzahlen beigetragen hat. Eine Europäische Beobachtungsstelle für Mobilität in der Stadt könnte zur Förderung bewährter Verfahren, zur Zuerkennung des Status als Umweltzone und zur jährlichen Berichterstattung in Verbindung mit der Frühjahrstagung des Rates beitragen.

Finanzielle Mittel

Zu Frage 21 - Wie könnten vorhandene Finanzinstrumente wie Struktur- und Kohäsionsfonds kohärent und besser genutzt werden, um einen integrierten und nachhaltigen Nahverkehr zu unterstützen?

47. Im Rahmen verschiedener Programme - insbesondere dem TEN-V-Programm, den Konvergenzregions-Programmen unter den Strukturfonds und dem CIVITAS-Programm - werden bereits umfangreiche Mittel in Mobilitätsmaßnahmen investiert. Wenn EU-Fördermittel für

Konvergenzregionen in städtische Projekte fließen, wäre eine Übereinstimmung mit den Zielen dieses Grünbuchs sicherzustellen. Die im Rahmen der Konvergenzprogramme finanzierten Maßnahmen sollten im Hinblick auf ihren jeweiligen Klimateffizienzbeitrag ausgewogen auf die verschiedenen Verkehrsträger abstellen. Die Fördermittel der Konvergenz- und anderen Programme reichen nicht aus, um die europaweit erforderlichen tiefgreifenden Veränderungen herbeizuführen. Zudem fließen diese Fördermittel im Allgemeinen nicht in die Gebiete, in denen diesbezüglich der größte Bedarf herrscht - die großen Ballungsräume, die unter Wachstumsdruck stehen und deren Wettbewerbsfähigkeit durch Umweltprobleme beeinträchtigt wird. Aus dem Grünbuch geht der Handlungsbedarf klar hervor. Der EU fällt eine Aufgabe zu - die Herbeiführung dieser tiefgreifenden Veränderungen über ein erheblich erweitertes "CIVITAS"-Programm oder über ein völlig neues Programm. Mit den dadurch bereitgestellten Mitteln sollte die Entwicklung und Finanzierung von Umweltzonen und die Ausgewogenheit der verschiedenen Verkehrsträger gefördert werden. Eine solche Initiative würde auch Mittel aus der Privatwirtschaft und aus nationalen Programmen anziehen.

Zu Frage 23 - Wie könnten gezielte Forschungsmaßnahmen dazu beitragen, stadttypische Einschränkungen in die Verkehrsentwicklung in der Stadt zu integrieren?

48. Wesentlich sind hier das Verkehrsmanagement und die Verkehrsüberwachung, in Verbindung mit der Entwicklung einer hohen Bebauungsdichte entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere muss die städtische Entwicklung nach einem Konzept erfolgen, das in das System der Kommunikationsinfrastruktur und anderer Infrastruktursysteme integriert wird und mit ihm vereinbar ist. Dadurch lässt sich vermeiden, dass spätere Anpassungen notwendig werden. Das wichtigste Ergebnis wird es sein, dass bei der Nachfrage der Schwellenwert für die Einrichtung und Gestaltung öffentlicher Verkehrsverbindungen erreicht wird.

Zu Frage 24 - Sollten Städte darin bestärkt werden, Stadtmautgebühren zu erheben? Besteht die Notwendigkeit, einen allgemeinen Rahmen und/oder Leitlinien für Stadtmautgebühren festzulegen? Sollten die Erträge zweckgebunden zur Verbesserung des kollektiven Nahverkehrs verwendet werden? Sollten externe Kosten internalisiert werden?

49. Den städtischen Behörden könnte die Möglichkeit eingeräumt werden, Stadtmautgebühren zu erheben. Es wäre hilfreich, wenn die EU die Entwicklung von Modellen für bewährte Verfahren und das Lernen aus bereits bestehenden Systemen fördern würde. Ein allgemeiner Rahmen und/oder Leitlinien könnten nützlich sein. Eine Standardisierung wäre wünschenswert, aber schwer durchführbar. Damit die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Stau- und Umweltprobleme lösen können, müssen sie über effiziente Instrumente verfügen. Staugebühren können ein hocheffizientes Instrument sein. Deshalb müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften über die Einführung von Staugebühren und die Verwendung der Einnahmen selbst beschließen können. In vielen Mitgliedstaaten können sie dies aber nicht, da solche Fragen dort auf nationaler Ebene entschieden werden. Es wäre hilfreich, wenn die EU die Entwicklung von Modellen für bewährte Verfahren und das Lernen aus bereits beste-

henden Systemen fördern würde. Nach Auffassung des AdR kann die Kommission durch Aufklärung und Sensibilisierung in großem Maße zur leichteren Einführung von Staugebühren durch die lokalen und regionalen Entscheidungsträger beitragen.

Zu Frage 25 - Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs längerfristig bieten?

50. Eine zielgerichtete Unterstützung könnte zu einer besseren Leistung beim Erreichen der CO₂-Reduzierungsziele, zu einer rascheren Anwendung und Verbreitung neuer technischer Anwendungen sowie zu einer stärkeren Verbreitung und Nachahmung bewährter Verfahren führen. Im Gegenzug könnten so die durch Verkehrsstaus bedingten Kosten für die EU-Wirtschaft verringert und eine weltweite Führungsposition der EU auf dem Markt für Technik und Verfahrensweisen für eine nachhaltige Entwicklung erreicht werden, zudem könnten das Wirtschaftswachstum und ein nachhaltiger städtischer Nahverkehr miteinander vereint werden.
51. Durch Mobilitätsvereinbarungen zur Förderung starker Bündnisse zwischen Interessenträgern, die in der Lage sind, die Risiken im Zusammenhang mit den umfangreichen Darlehen zu tragen, die für den Aufbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur in großem Maßstab erforderlich sind, könnte die EU noch zusätzlichen Mehrwert schaffen. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit mit der EIB unerlässlich.

Brüssel, den 9. April 2008

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Luc VAN DEN BRANDE

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

II. VERFAHREN

Titel	Grünbuch "Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt"
Referenzdokument	KOM(2007) 551 endg.
Rechtsgrundlage	Artikel 265 Absatz 1
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 24 Absatz 1 GO
Schreiben der Kommission	25.9.2007
Beschluss des Präsidenten	29.10.2007
Zuständig	Fachkommission für Kohäsionspolitik
Berichterstatter	Sir Albert Bore (UK/SPE) Mitglied des Stadtrates von Birmingham
Analysevermerk	17.10.2007
Prüfung in der Fachkommission	9.11.2007 21.2.2008
Annahme in der Fachkommission	21.2.2008
Abstimmungsergebnis	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung auf der Plenartagung	9.4.2008
Frühere Ausschusstellungnahme	