



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VII/011

145. Plenartagung, 30. Juni/1. Juli 2021

STELLUNGNAHME

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- stellt fest, dass sich die Mobilitätswende hauptsächlich auf regionaler und lokaler Ebene vollzieht. Bei der nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität sollten das Wissen und die Erfahrungen der Städte und Regionen stärker einfließen. Der Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität erfordert im Einklang mit dem Grundsatz der aktiven Subsidiarität gemeinsames Handeln, an dem alle Regierungs- und Verwaltungsebenen beteiligt sind (Multi-Level-Governance);
- hält fest, dass die Mobilitätswende nutzerorientierte Verhaltensänderungen erfordert. Der sozialen Innovation muss mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, da die Städte und Regionen die aktive Mobilität durch wirksame systematische Anreize fördern können, wie etwa durch die Förderung des Radfahrens ebenso wie u. a. durch alle notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit für alle;
- hält den Zeitpunkt für gekommen, dass die EU, ihre Mitgliedstaaten, Regionen und Städte den öffentlichen Raum insbesondere im Zusammenhang mit der städtebaulichen Gestaltung und Planung ebenso wie der bioklimatischen und energetischen Planung als Gemeingut begreifen;
- propagiert das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, in der die Bewohnerinnen und Bewohner alle grundlegenden Bedürfnisse und die meisten Wünsche in einem Umkreis von 15 Minuten Weg erfüllen können;
- weist darauf hin, dass die Städte und Regionen vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen. Einige Regionen mit Großstädten sowie Transitregionen haben mit einem hohen Maß an Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung und Umgebungslärm zu kämpfen. In anderen, insbesondere dünner besiedelten Regionen und Randgebieten von Großstädten, ist die fehlende Anbindung ein großes Problem, das die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit erschwert;
- weist darauf hin, dass zusätzliche EU-Mittel für Investitionen in lebenswerte Städte und Regionen, insbesondere zur Umsetzung der in den SUMP enthaltenen Maßnahmen, gebraucht werden. Dabei geht es um einen besseren öffentlichen Verkehr, Geh- und Radwegenetze und den Bau einer guten Infrastruktur, z B. öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge, geteilte Verkehrsmittel und intelligente Anwendungen;
- unterstreicht, dass für die Verkehrsverlagerung verschiedene Anreize gebraucht werden. Dazu zählen einerseits positive Anreize wie ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, steuerliche Vorteile für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen (Fahrräder, Roller und PKW) und ein funktionierender, verlässlicher und bezahlbarer Schienenverkehr.

Berichterstatter

Robert van Asten (NL/Renew Europe)
Beigeordneter der Gemeinde Den Haag

Referenzdokument

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen
COM(2020) 789 final

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen

1. begrüßt die EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Mit dieser Mitteilung verknüpft die Europäische Kommission die Nachhaltigkeitsagenda des europäischen Grünen Deals mit der Digitalen Agenda und der Rolle der Mobilität im Rahmen der Erholung von der Corona-Krise;
2. angesichts der Tatsache, dass Mobilität Menschen, Städte und Regionen verbindet und eine Voraussetzung für eine gut funktionierende Wirtschaft ist, auf sie jedoch auch ein Viertel aller CO₂-Emissionen in Europa entfällt, unterstützt der AdR daher den umfassenden Ansatz der Europäischen Kommission, um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, den Zugang zu nachhaltigen Alternativen zu verbessern und die richtigen (preislichen) Anreize zu setzen;
3. weist jedoch darauf hin, dass eine nachhaltige Mobilität im Zusammenhang mit den damit verbundenen Herausforderungen wie Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Straßenverkehrssicherheit, Gesundheit, Raumplanung, tatsächliche Alternativen zum Individualverkehr und demografischer Wandel gesehen werden muss. Die Strategie enthält keine konkreten Maßnahmen, die hier eine gegenseitige Verstärkung ermöglichen würden;
4. hält fest, dass die Mobilität in den Städten und Regionen das Bindeglied zwischen den Bereichen Wohnen, Gesundheit, Arbeit, Lernen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeit ist. Die Mobilitätswende vollzieht sich hauptsächlich auf regionaler und lokaler Ebene. Bei der nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität sollten das Wissen und die Erfahrungen der Städte und Regionen stärker einfließen. Der Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität erfordert im Einklang mit dem Grundsatz der aktiven Subsidiarität gemeinsames Handeln, an dem alle Regierungs- und Verwaltungsebenen beteiligt sind (Multi-Level-Governance);
5. weist darauf hin, dass es dabei nicht nur darum geht, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten (hin zu emissionsfreien Fahrzeugen), sondern vielmehr darum, die zurückgelegten Strecken und das Verkehrsaufkommen, wo es möglich ist, zu verringern, die Nutzung von Verkehrsträgern zu verändern (und entsprechend mehr nachhaltigere Formen wie Fußverkehr, Radfahren und Bus und Bahn zu nutzen) und Verkehrsträger zu teilen (u. a. durch die intelligente, digital unterstützte Bündelung von Fahrtbedürfnissen (RidePooling) auch in ländlichen Räumen);
6. hält fest, dass die Mobilitätswende nutzerorientierte Verhaltensänderungen erfordert. Der sozialen Innovation muss mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, da die Städte und Regionen die aktive Mobilität durch wirksame systematische Anreize fördern können, wie etwa durch die staatliche Förderung des Radfahrens, die Anlage von Fahrradabstellplätzen, die Überwachung der ordnungsgemäßen Nutzung von Rad- und Gehwegen ebenso wie durch alle notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit für alle;

7. bedauert, dass die Strategie keine Vision einer umfassenden europäischen Mobilitätspolitik darstellt, in der alle Verkehrsträger zusammengenommen und ausgewogen behandelt werden. In dieser Hinsicht sollte die Kommission anderen nachhaltigen Verkehrsträgern mehr Gewicht beimessen, etwa dem Busverkehr, dem beim Übergang zu einer nachhaltigen, sicheren und zugänglichen Mobilität eine Schlüsselrolle zukommt;
8. hält den Zeitpunkt für gekommen, dass die EU, ihre Mitgliedstaaten, Regionen und Städte den öffentlichen Raum insbesondere im Zusammenhang mit der städtebaulichen Gestaltung und Planung ebenso wie der bioklimatischen und energetischen Planung als Gemeingut begreifen. Dies könnte dazu beitragen, dass der öffentliche Raum nicht mehr hauptsächlich für den motorisierten Individualverkehr genutzt wird, sondern dem Gemeinwohl der Bürgerinnen und Bürger dient;
9. fordert die Mitgliedstaaten, ihre Regionen und Städte auf, ihre Bemühungen deutlich zu verstärken, um den Anteil des Fuß- und Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie weiterer nachhaltiger kollektiver Verkehrsmittel in städtischen, mittleren und ländlichen Gebieten zu erhöhen;
10. bedauert, dass sich die Europäische Kommission in ihrem Vorschlag hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr konzentriert, während dessen Auswirkungen auf Verkehrsstörungen und seine anderen negativen externen Effekte (Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle, Klimagase, Trennwirkung etc.) vernachlässigt werden. Dies ist insbesondere in Transitregionen und Städten von Bedeutung. Darüber hinaus nimmt das Verkehrsaufkommen in einigen Mitgliedstaaten zu, da die Menschen aus den Innenstädten ins städtische Umland und in Vororte umziehen;
11. begrüßt die wichtige Rolle der Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plans“, SUMP). SUMP werden von immer mehr Städten in Europa genutzt, aber auch das Umland der Städte sollte als Daily Urban System (DUS)¹ einbezogen werden. Dieses System kann je nach Stadt oder Region unterschiedlich aussehen und sowohl das stadtnahe als auch das ländliche Umland umfassen;
12. hebt den entscheidenden Beitrag der Missionen des Programms Horizont Europa hervor, insbesondere der Mission „100 klimaneutrale Städte bis 2030“, um die großen gesellschaftlichen Herausforderungen zu bewältigen, die in der EU-Strategie dargelegt und als ganzheitliche Herausforderungen mit zahlreichen anderen Fragen verknüpft sind;
13. weist darauf hin, dass eine gute Anbindung wichtig ist für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der EU; vermisst in der Mobilitätsstrategie insbesondere konkrete Initiativen der Europäischen Kommission für ländliche und abgelegene Gebiete sowie Regionen in äußerster Randlage, die auf der wichtigen Rolle von Mobilität in ländlichen Räumen innerhalb von Gebieten mit ausgedünnten Strukturen für die Sicherung der Daseinsvorsorge aufbauen. Etwa zwei Drittel der europäischen Bevölkerung lebt außerhalb von Großstädten. Öffentliche Verkehrsdienste stehen gerade in dünner besiedelten Gebieten, Regionen in äußerster Randlage sowie Insel- und Bergregionen vor großen Herausforderungen. Europäische Mittel und europäische regulatorische Maßnahmen sollten dazu beitragen, die Mobilität der Bürger und Bürgerinnen überall zu verbessern;

¹ Das Daily Urban System ist das Gebiet um eine Stadt herum, in dem täglicher Pendelverkehr stattfindet. Über das DUS lässt sich eine städtische Region definieren, indem die Gebiete, aus denen die Menschen in diese Region pendeln, aufgenommen werden.

14. verweist darauf, dass Regionen und Städte häufig auch selbst öffentliche Verkehrsdienstleistungen anbieten beziehungsweise in Auftrag geben und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zum Beispiel auch im Bereich des Krankentransports und der regelmäßigen öffentlichen Personenverkehrsdienste auf der Straße festlegen; fordert die Europäische Kommission deshalb auf, die nachhaltige Dimension des Verkehrs bei der Überarbeitung der Auslegungsleitlinien zu der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Landverkehr stärker zu berücksichtigen, um insbesondere den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Möglichkeit zu geben, ihre Anforderungen strenger zu formulieren;

Aufgaben der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften (LRG)

15. weist darauf hin, dass die Städte und Regionen vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen. Einige Regionen mit Großstädten sowie Transitregionen haben mit einem hohen Maß an Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung und Umgebungslärm zu kämpfen. In anderen, insbesondere dünner besiedelten Regionen und Randgebieten von Großstädten, ist die fehlende Anbindung ein großes Problem, das die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit erschwert. Und dann sind da noch die Regionen mit einem saisonalen Zustrom, durch den sich ihre Bevölkerung teils verdreifacht. Große Regionen können alle diese Arten von Problemen zugleich aufweisen;
16. betont unter Anerkennung der EU-Wasserstoffstrategie das Potenzial von aus erneuerbaren Energien gewonnenem Wasserstoff und von ihm abgeleiteten E-Fuels dafür, jene Bereiche des Verkehrs zu dekarbonisieren, bei denen eine Elektrifizierung nicht sinnvoll oder absehbar ist, wie dem Schwerlast-, Schiffs- und Flugverkehr. Auch im öffentlichen Personennahverkehr und für kommunale Spezialfahrzeuge kann grüner Wasserstoff eine sinnvolle Alternative sein²;
17. macht darauf aufmerksam, dass Mobilität untrennbar mit der Raumplanung verbunden ist, so etwa mit der Gestaltung und Ansiedlung von Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Kulturstätten, aber auch mit der Anlage von Fuß- und Radwegen, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, Parkplätzen usw. Entwicklungspläne und die Verteilung der Flächennutzung beeinflussen die für Mobilität erforderlichen Elemente und bestimmen die bei ihrer Schaffung zu beachtenden Kriterien. Wenn sich die EU allein darauf konzentriert, alle vorhandenen Formen der Mobilität nachhaltiger zu gestalten, wird die räumliche Dimension nicht ausreichend berücksichtigt;
18. weist darauf hin, dass insbesondere die Mobilität in ländlichen Gebieten einer der wesentlichen Aspekte der Raumplanung ist, da sie die Vernetzung zwischen den Dörfern und dem ländlichen Verwaltungszentrum oder Hauptort, wo sich alle Einrichtungen der Daseinsvorsorge befinden, ermöglicht. So haben die betreffenden Bürgerinnen und Bürgern dank der Mobilität im ländlichen Raum aufgrund besonders effizienter, feinmaschig organisierter und weitreichender Verkehrsträger den gleichen Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen (Bildung, Gesundheit, soziale Dienste usw.) wie die Menschen im städtischen oder stadtnahen Raum;

² [CoR/2020/549](#).

19. empfiehlt, um die Emissionen der auf fossilen Brennstoffen beruhenden Mobilität zu verringern, dass grundlegende Einrichtungen wie Wohnen, Arbeit, Schule, Gesundheitszentren, Handel, Freizeit³ und Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe jedes Wohngebiets angelegt werden. Gleichzeitig fördern die COVID-19-Pandemie und das digitale Arbeiten eine stärkere Unabhängigkeit des Wohnorts vom Arbeitsort, was langfristig ebenso das Verkehrsaufkommen reduzieren könnte; propagiert daher wo immer möglich und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den europäischen Gemeinden das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, in der die Bewohnerinnen und Bewohner alle grundlegenden Bedürfnisse und die meisten Wünsche in einem Umkreis von 15 Minuten Weg erfüllen können. Auch wenn Kraftfahrzeuge ihren Platz in der 15-Minuten-Stadt haben, können sie weder die Größe noch die Form dieser Stadt bestimmen;
20. weist darauf hin, dass den Sachzwängen der Regionen in äußerster Randlage Rechnung getragen werden muss, in denen Aufbau, Planung und Instandhaltung eines kollektiven Verkehrsnetzes im Dienste der Bevölkerung schwieriger und kostspieliger sind und wo mangels Alternativen das eigene Fahrzeug das wichtigste Verkehrsmittel bleibt;
21. hält fest, dass Städte und Regionen die aktive Mobilität durch eine geeignete Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel fördern. Dabei sollte auf einfache und sichere Umsteigemöglichkeiten, Möglichkeiten für die Mitnahme von Fahrrädern sowie eine gute und erschwingliche Anbindung für die Bewohner der Randgebiete von Städten und Dorfzentren in stärker ländlich geprägten Gebieten geachtet werden; bedauert diesbezüglich, dass die Strategie keine klare Vision für den öffentlichen Verkehr enthält. Zudem müssen in der vorgeschlagenen Strategie für den unterschiedlichen Mobilitätsbedarf diejenigen Verkehrsträger bereitgestellt werden können, die jeweils am effizientesten und nachhaltigsten sind und am ehesten den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger entsprechen;
22. hält eine gute Anbindung für wichtig für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der EU. Sie sorgt für eine Verbindung zwischen allen Regionen und Städten im Binnenmarkt sowie dafür, dass niemand zurückgelassen wird. Dies gilt nicht nur für die großstädtischen Ballungsräume und Wirtschaftszentren, sondern auch für mittelgroße Städte, ländliche Gebiete, Berggebiete, Randgebiete sowie Regionen in äußerster Randlage und Inseln;

Die Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität (SUMP)

23. weist darauf hin, dass die Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plans“, SUMP) eine zentrale Stellung in der Strategie einnehmen. Dieses freiwillige politische Instrument aus dem Jahr 2013 ist für die Steuerung der städtischen Mobilität und der Verkehrsverbindungen zwischen Städten und ihrem Umland gedacht. Mittlerweile haben 1 000 Städte in Europa einen solchen Mobilitätsplan aufgestellt. In den letzten Jahren hat die EU⁴

³ Ein gutes Beispiel hierfür ist die 15-Minuten-Stadt. In dieser Stadt erreichen die Bewohner innerhalb von 15 Minuten („Dichte“) zu Fuß oder mit dem Fahrrad („Design“) alle essenziellen Einrichtungen, wie Geschäfte, Büros, Schulen, Gesundheitsversorgung, Sport, Kultur und Freizeit („Diversität“).

⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Leitlinien zu verschiedenen Aspekten, u. a. für Umweltzonen, Radfahren und die geteilte Mobilität (Shared Mobility), Förderung der Elektromobilität sowie bioklimatische Planung öffentlicher Freiflächen, veröffentlicht;

24. macht darauf aufmerksam, dass es in einigen Mitgliedstaaten regionale Mobilitätspläne gibt, die das Ausmaß der Herausforderungen besser widerspiegeln und dem regionalen Daily Urban System entsprechen. Derzeit wird mit funktionalen städtischen Gebieten gearbeitet, die aktuelle Eurostat-Definition spiegelt aber die strukturellen und funktionellen Gegebenheiten polyzentrischer Regionen mit Verkehrsströmen zwischen ihnen nicht angemessen wider. Regionale Pläne für nachhaltige Mobilität sollten auch ein Instrument sein, um den Verkehr in den am stärksten entvölkerten ländlichen Gebieten effizient und nachhaltig zu gewährleisten;
25. meint, dass die Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität so flexibel sein sollten, dass sie der Vielfalt der Städte und Regionen und dem Subsidiaritätsprinzip gerecht werden. Die Entwicklung solcher Pläne und die Umsetzung der darin vorgesehenen Maßnahmen sollten finanziell unterstützt werden, damit die LRG durch die Umsetzung neuer politischer Konzepte und die Erprobung von Verhaltensänderungen Erfahrungen sammeln und voneinander lernen können;
26. hält es für erforderlich, die Bedeutung ländlicher und abgelegener Gebiete sowie von Regionen in äußerster Randlage, Insel- und Berggebieten in den Plänen für nachhaltige Mobilität zu berücksichtigen, um eine gute Anbindung und Zugänglichkeit zu gewährleisten. Dies erfordert die Entwicklung von Mobilitätsmodellen, die auf effizienten und nachhaltigen Systemen wie dem Bedarfsverkehr beruhen. Diese Pläne sollten auch die Orte auf dem Land umfassen, die von dem städtischen Drehkreuz als Zentrum abhängig sind, um den Zugang zu zersiedelten, abgelegenen und schwer erreichbaren Gebieten zu gewährleisten;

Finanzinstrumente

27. betont, dass der öffentliche Verkehr der Eckpfeiler der Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität bleiben muss, in die auch der Schulverkehr aufgenommen werden sollte, um die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen und negative externe Effekte zu verringern; fordert die Kommission auf, diese Form der Beförderung als das Rückgrat nachhaltiger Mobilität im neuen Rahmen für die städtische Mobilität anzuerkennen und eine ausreichende Unterstützung für deren Ausbau sicherzustellen;
28. macht darauf aufmerksam, dass viele der für die Mobilitätswende notwendigen Investitionen in den kommenden Jahren aus eigenen nationalen, regionalen und lokalen Mitteln gestemmt werden müssen. Daher muss die EU im Stabilitäts- und Wachstumspakt und in den Vorschriften für staatliche Beihilfen Raum für Investitionen zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs und zur Verwirklichung des Ziels des europäischen Grünen Deals lassen;
29. weist allerdings darauf hin, dass zusätzliche EU-Mittel für Investitionen in lebenswerte Städte und Regionen, insbesondere zur Umsetzung der in den SUMP enthaltenen Maßnahmen, gebraucht werden. Dabei geht es um einen besseren öffentlichen Verkehr, Geh- und Radwegenetze und den Bau einer guten Infrastruktur, z.B. öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge, geteilte Verkehrsmittel und intelligente Anwendungen. Für Regionen, die weniger entwickelt sind bzw. über begrenzte finanzielle Möglichkeiten verfügen,

sollten Mittel für Erstinvestitionen und die langfristigen Betriebskosten der Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der hohen Anforderungen bei der Verwendung der EU-Fördermittel und der vielschichtigen Haushaltsstruktur in den Mitgliedsstaaten ist der Zugang zu den Mitteln im Vergleich zu anderen Fördermöglichkeiten für lokale und regionale Gebietskörperschaften mitunter erschwert.

Regionen mit einer starken wirtschaftlichen Ausrichtung auf die Auto- und Zulieferindustrie sind durch die Umstrukturierung des Sektors stark gefordert. Die Produktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen ist in der gesamten Wertschöpfungskette, von der Produktion bis zu den Service-Werkstätten, deutlich weniger arbeitsintensiv. Neue Technologien erfordern völlig andere Qualifikationen. Regionen, in denen die Automobilindustrie einen erheblichen Anteil an der Wirtschaftsleistung und der Beschäftigung hat, müssen die notwendige zusätzliche Unterstützung aus europäischen Fonds erhalten, um die Risiken zu minimieren und die negativen Auswirkungen auszugleichen, die der technologische Wandel, den die EU von diesem Wirtschaftszweig fordert, auf ihre Wirtschaft und ihr Beschäftigungsniveau haben kann;

30. nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission ihren Willen bekundet, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften aktiv zu unterstützen, doch fehlt in ihrer Strategie ein integrierter Ansatz. Unterstützung der LRG durch bessere Informationen, zentrale Anlaufstellen, technische Hilfe bei der Beantragung von Finanzhilfen oder Beratung für den Austausch von Erfahrungen und ihre Anpassung an die regionalen Gegebenheiten wären hilfreich;
31. hält fest, dass die LRG Mittel aus dem Kohäsionsfonds, dem Fonds für einen gerechten Übergang (JTF), dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Europäischen Aufbaufonds für die Mobilitätswende in Anspruch nehmen können; gibt diesbezüglich jedoch zu bedenken, dass diese Mittel bei weitem nicht ausreichen, damit die LRG ihren Aufgaben bei der nachhaltigen Gestaltung der Mobilität nachkommen können, und fordert daher, dass ein Mindestanteil dieser Mittel entsprechend der von ihnen übernommenen Verantwortung für sie reserviert wird;
32. bedauert ferner, dass selbst wenn die Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen und die EFRE-Verordnung, über die im Europäischen Parlament und im Rat der Europäischen Union abgestimmt wurde, kohäsionspolitische Investitionen in die Mobilitätswende ermöglichen, diese Investitionen bei den Verhandlungen über die operationellen Programme des EFRE bisweilen von den Dienststellen der Europäischen Kommission blockiert werden;
33. weist darauf hin, dass auch über Interreg Mittel für lokale Investitionen abgerufen werden können. Die Bedeutung dieses Programms für die LRG besteht darin, dass sie neben Investitionen voneinander lernen können; betont, wie wichtig der Austausch bewährter Verfahren auf lokaler und regionaler Ebene ist, etwa im Bereich der Radverkehrspolitik. Hierbei könnten makroregionale Strategien eine wichtige Rolle spielen;
34. weist ferner darauf hin, dass die Mittel aus den vorgenannten EU-Fonds vorrangig für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger, etwa den öffentlichen Personenverkehr, eingesetzt werden sollten, die bei der Energiewende eine Schlüsselrolle spielen werden;

35. unterstützt den Vorschlag, die Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für das TEN-V-Netz auf Lösungen für die „erste/letzte Meile“ auszuweiten, etwa multimodale Mobilitätsknotenpunkte, Park & Ride-Anlagen und sichere Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrer; betont, dass mit TEN-V-Mitteln auch Projekte für die öffentliche Nahverkehrsinfrastruktur wie die Renovierung von Bahn und Busbahnhöfen, Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken oder Lösungen zur Förderung des intermodalen Verkehrs unterstützt werden sollten; hierfür müsste die Aufstellung eines Plans für nachhaltige städtische Mobilität vorgeschrieben werden;
36. hält für eine rasche und großflächige Umstellung auf nachhaltige und erneuerbare Kraftstoffe (im TEN-V-Netz) einen Anschluss an das Energienetz (im TEN-E-Netz) für erforderlich, um die (Schnell-)Ladung und die Förderung des Einsatzes elektrischer, mit Wasserstoff oder anderen alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist die Systemintegration von wesentlicher Bedeutung;
37. hebt hervor, dass die städtischen Knotenpunkte eine wichtigere Rolle beim gewünschten Ausbau des TEN-V-Netzes spielen sollten. Für diese Knotenpunkte ist derzeit nur 1 % der CEF-Mittel vorgesehen. Diese städtischen Knotenpunkte müssen besser definiert werden, damit sie für eine Kofinanzierung in Betracht kommen. Städtische Knotenpunkte sind Teil eines größeren Netzes von Verbindungen. Die unterstützende Rolle der Knotenpunkte und der aktiven Mobilität sowie der öffentlichen Verkehrsmittel und die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Governance des TEN-V sollten festgehalten und unterstützt werden. So sollten lokale Gebietskörperschaften, die für städtische Knotenpunkte zuständig sind, systematisch in die Sitzungen der Korridorforen des entsprechenden TEN-V-Kernnetzes einbezogen werden. Darüber hinaus sollte die Europäische Kommission besser definieren, welche Investitionen in städtischen Knotenpunkten unter der Priorität „Eisenbahnstrecken“ der Aufforderungen zur Einreichung von CEF-Vorschlägen und welche unter der Priorität „multimodale Personenverkehrsknoten“ förderfähig sind. Schließlich sollte die Liste der städtischen Knotenpunkte des TEN-V-Netzes im Rahmen seiner für Herbst 2021 vorgesehenen Überarbeitung erweitert werden, da diese Liste die Möglichkeiten zur Mobilisierung von Mitteln stark einschränkt;
38. begrüßt das Programm Horizont Europa mit den Clustern „Klima, Energie und Mobilität“ und „Digitalisierung, Industrie und Raumfahrt“ und unterstützt die Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte“. Für die Mobilitätswende werden Innovationen, Raum für Experimente und die Gelegenheit zum Wissensaustausch gebraucht. Städte und Regionen können sowohl für die technischen Aspekte als auch für die integrative Komponente als Versuchsfeld dienen, z. B. im Bereich der aktiven Mobilität. Die Missionen mit ihren neuartigen innovativen Finanzinstrumenten können den LRG bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und der Festlegung vorab festgelegter Ziele helfen;

39. verweist auf das Programm „InvestEU“, in dem „Nachhaltige Infrastruktur“ einer der vier Politikbereiche („Finanzierungsfenster“) ist. Bei diesen Instrumenten handelt es sich jedoch um Finanzinstrumente, bei denen sich die Investitionen amortisieren müssen; weist darauf hin, dass sich bei weitem nicht alle Investitionen amortisieren. Daher ist es wichtig, dass die InvestEU-Beratungsplattform den Bedürfnissen der Städte und Regionen umfassend Rechnung trägt und echte EU-Finanzierungsinstrumente entwickelt;

Politische Instrumente

40. weist darauf hin, dass die europäische Strategie zahlreiche politische Maßnahmen umfasst, die den Städten und Regionen bei der Mobilitätswende helfen können, vermisst jedoch konkrete politische Vorschläge zu bestimmten Punkten;
41. hält es für die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für erforderlich, dass die EU in den Bereichen Harmonisierung, Normung und Interoperabilität regulierend tätig wird. Datenstandardisierung, ein guter Datenschutz und ein angemessener Datenaustausch sowie hohe Standards in Bezug auf Emissionen und Straßenverkehrssicherheit können nur auf EU-Ebene geregelt werden;
42. hält es für erforderlich, die Subventionierung fossiler Brennstoffe einzustellen und stattdessen alternative saubere Antriebssysteme zu fördern. Diese Förderung sollte möglichst neuen Technologien zugutekommen, um den Übergang zu beschleunigen, anstatt ihn zu bremsen. Erreicht werden kann dies durch die Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips und die Abschaffung der Steuervorteile für fossile Brennstoffe. Gleichzeitig wird festgestellt, dass Steuermodelle vielerorts die Bereitstellung von Dienstfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren stark befördern und damit den lang- und mittelfristigen Klimazielen der EU entgegenlaufen;
43. unterstützt das Vorhaben der Europäischen Kommission, den Straßenverkehr in das Emissionshandelssystem einzubeziehen, fürchtet jedoch, dass hiermit schutzbedürftige Verbraucher getroffen würden. Deshalb sollte mit dem Erlös aus dieser neuen Steuer ein umfangreiches öffentliches Investitionsprogramm im Rahmen der künftigen Kohäsionspolitik finanziert werden, um es den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zu ermöglichen, klimaneutrale Verkehrsangebote für alle EU-Bürger unabhängig von ihrem Wohnort zu entwickeln, mit denen insbesondere ländliche und abgelegene Gebiete mit städtischen Zentren verbunden werden;
44. ist der Ansicht, dass für die Verkehrsverlagerung verschiedene Anreize gebraucht werden. Dazu zählen einerseits positive Anreize wie ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, steuerliche Vorteile für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen (Fahrräder, Roller und PKW) und ein funktionierender, verlässlicher und bezahlbarer Schienenverkehr. Andererseits geht es um preisliche Anreize, wie u. a. Straßennutzungsgebühren und eine räumlich und zeitlich gestaffelte Staugebühr, durch die die Nutzung nachhaltiger öffentlicher Verkehrsmittel gefördert wird, die Kerosinbesteuerung für den Luftverkehr, die Ausweitung des Emissionshandelssystems auf den Luft- und Seeverkehr und eine umfassendere Ökosteuer, um den Straßenverkehr und die Umweltverschmutzung z. B. in den Alpenländern oder in anderen besonders von Verkehrsüberlastung durch Transitverkehr betroffenen Grenzgebieten zu verringern;

45. weist darauf hin, dass viele Städte und Regionen in der Corona-Krise die aktive Mobilität (wieder)entdeckt haben. Der Rad- und Fußverkehr sind nicht nur gesunde und resiliente Fortbewegungsarten, sondern auch noch klimafreundlich. Daher muss die EU der aktiven Mobilität einen höheren Stellenwert auf ihrer politischen Agenda einräumen;
46. weist darauf hin, dass die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie eine einzigartige Gelegenheit bietet, den Verkehr zu dekarbonisieren, die Nutzung der energieeffizientesten Verkehrsmittel, etwa den öffentlichen Personenverkehr, zu fördern und die Internalisierung der Transportkosten zu verstärken;
47. fügt hinzu, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Maßnahmen einhergehen muss, die seine Nutzung für alle erleichtert, und zwar sowohl in Bezug auf das Preisniveau, einschließlich kostengünstiger Preise für die Nutzer oder sogar kostenloser Nutzung für einige Bevölkerungsgruppen, als auch durch die Möglichkeit, ihn in Kombination mit dem Fahrrad zu nutzen, um gemischte Mobilitätsmodelle zu ermöglichen;
48. weist darauf hin, dass abhängig von den regionalen und lokalen Gegebenheiten erneuerbare Biokraftstoffe, E-Fuels, Wasserstoff und auch andere innovative Treibstoffe und Antriebssysteme nachhaltige Lösungen darstellen können und nicht benachteiligt werden dürfen;
49. macht darauf aufmerksam, dass öffentlich-private Lösungen eine Rolle bei der Verringerung nicht nachhaltiger Mobilität spielen können, indem Vereinbarungen mit den Unternehmen über Telearbeit, die Raumplanung oder die städtische Logistik getroffen werden. Die EU kann für eine bessere Verbreitung dieser öffentlich-privaten Lösungen sorgen;
50. hält fest, dass sich Städte und Regionen bemühen, den Zugang des Individual- und Güterverkehrs durch Umweltzonen und Nullemissionszonen zu begrenzen; fordert, dass die LRG Zugang zum Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem EUCARIS⁵ erhalten, um eine ordnungsgemäße Durchsetzung zu gewährleisten;
51. begrüßt die Vorschläge für emissionsfreie Fahrzeuge (CO₂-Normen und Normen von Euro 6 und höher), gibt aber zu bedenken, dass die Regelungen so erfolgen müssen, dass sie mit dem dafür erforderlichen Ausbau der Gewinnung erneuerbarer Energie, der Übertragungsnetze und regionalen und lokalen Verteilernetze, der Tank- und Ladeinfrastruktur Schritt halten kann. Die neuen Normen müssen ausreichend Spielraum lassen für Innovationen und technologieneutral sein. Diese sollten nicht nur für Personenkraftwagen und Busse, sondern im Rahmen der emissionsfreien Stadtlogistik auch für saubere leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen gelten; fordert ferner EU-Rechtsvorschriften für umweltschädliche Mopeds/Motorroller und Binnenschiffe. Neben den Emissionen sind strengere Vorschriften für Reifen und Bremsen wichtig, um die Feinstaubbelastung als Bestandteil der Luftverschmutzung zu verringern. Dabei ist stets darauf zu achten, dass auch andere Anforderungen an die Fahrzeuge (insbesondere hinsichtlich der Reichweite und Lade-/Tankdauer) gelten, die für die Funktionsfähigkeit des Personen- und Lieferverkehrs und insbesondere des ÖPNV unerlässlich sind;

⁵ EUCARIS ist eine zwischenstaatliche Anwendung für ein Netz nationaler Datenbanken mit Fahrzeugregisterdaten. Sie wird derzeit für die Richtlinie 2015/413 über den Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte verwendet.

52. fordert einen eindeutigen EU-Rahmen für Leichtelektrofahrzeuge (LEV) wie Elektroroller, S-Pedelecs und andere Formen der Mikromobilität in der Verordnung (EG) Nr. 168/2013 und begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, noch im Jahr 2021 Leitlinien für die sichere Nutzung von Formen der Mikromobilität zu veröffentlichen;
53. fordert die Europäische Kommission auf, mehr zu tun, um den Kauf von Elektro- und Wasserstoffautos bzw. emissionsarmen Fahrzeugen sowie E-Bikes zu fördern, indem Anreize geschaffen werden, durch die das Produktionsvolumen gesteigert und eine angemessene Infrastruktur geschaffen werden, was wiederum zur Senkung der Kosten führt, die derzeit sehr hoch bzw. für viele Verbraucherinnen und Verbraucher unerschwinglich sind. Auch eine Überarbeitung der MwSt-Richtlinie in dem Sinne, dass die Mitgliedstaaten den Kauf von Elektrofahrrädern durch einen niedrigeren Steuersatz fördern können, könnte in Betracht gezogen werden;
54. hält Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service – MaaS) für ein wichtiges Konzept für viele Städte und Regionen, um den Tür-zu-Tür-Verkehr zu fördern. Zu diesem Zweck sollte die EU das Thema multimodale Flug- bzw. Fahrscheine und integrierte Informationen über alle möglichen (Kombinationen von) Verkehrsträgern angehen⁶;
55. unterstützt die neuen Vorschläge der Europäischen Kommission zur Förderung der Ladeinfrastruktur und der Wasserstofftankstellen⁷. Dies ist nicht nur aus Gründen des Brandschutzes wichtig, sondern auch weil die technischen Entwicklungen (Schnellladungen, Ladestationen und Wasserstoff) rasche Fortschritte machen. Technische Standards und Anforderungen für Ladestationen sowie einheitliche Zahlungsmöglichkeiten sollten auf EU-Ebene vereinbart werden. Das Fehlen einer soliden Infrastruktur behindert derzeit private Investitionen in den Markt;
56. weist darauf hin, dass multimodale Drehkreuze in Gemeinden eine gute Anbindung an überörtliche und internationale Verkehrsverbindungen ermöglichen, aber auch (Umschlags)Möglichkeiten für die regionale Güterlogistik und die kleinere Stadtlogistik bieten. Der zeitgerechte Ausbau der europäischen TEN-V-Korridore muss begleitet werden von einem Aufbau einer multimodalen Logistik und Umschlaganlagen;
57. nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission beabsichtigt, den Linienverkehr auf Entfernungen unter 500 km innerhalb der EU bis 2030 kohlenstoffneutral anbieten zu können. Hierbei kommt dem Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr eine wichtige Rolle zu, der als Alternative zum Fliegen verdoppelt werden soll. Der Schienengüterverkehr soll sich bis 2050 weit mehr als verdoppeln, der Luft-, See- und Binnenschiffsverkehr soll weitgehend nachhaltig gestaltet werden. Die Europäische Kommission sollte, wo immer dies möglich ist, umweltfreundliche Verkehrsalternativen bevorzugen;

⁶ Durch die Überarbeitung der EU-Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (IVS).

⁷ Durch die Überarbeitung der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden für Bestimmungen im Zusammenhang mit Ladeinfrastruktur in der bebauten Umgebung.

58. hält es für erforderlich, die Vorschriften im Schienengüter- und Binnenschiffsverkehr zu harmonisieren, damit diese nachhaltiger und wettbewerbsfähiger werden. Zudem sind sowohl entlang der Verkehrsachsen als auch in den Regionen multimodale Güterverladeplätze zu schaffen bzw. zu stärken. Darüber hinaus umfasst der internationale Eisenbahnverkehr nicht nur die prioritären Hochgeschwindigkeitsstrecken, sondern auch normale (grenzüberschreitende) Verbindungen. Die EU sollte den Bau der fehlenden grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken, die für die Anbindung der europäischen Regionen untereinander unerlässlich sind, weiterhin über die CEF unterstützen. Das Potenzial dieser Strecken ließe sich noch besser erschließen, wenn die Geschwindigkeit auf 160–200 km/h erhöht würde. Die Menschen könnten so dazu angeregt werden, für kurze und mittellange Entfernungen statt Auto oder Flugzeug Bahn oder Bus zu nehmen, weswegen der AdR das Europäische Jahr der Schiene unterstützt;
59. verweist auf die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und dem Europäischen Ausschuss der Regionen im Rahmen des Europäischen Jahres der Schiene; ist erfreut über das große Interesse, das die Aufforderung der Kommission zur Einreichung von Vorschlägen für Veranstaltungen zur Förderung der Schiene als des nachhaltigsten, energieeffizientesten und sichersten Verkehrsträgers bei den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften hervorgerufen hat;
60. hält fest, dass die Mobilitätswende auch einen gesellschaftlichen Wandel bedingt. Einige Arbeitsplätze werden verschwinden, andere werden sich verändern, und viele neue Arbeitsplätze werden entstehen. Daher muss dafür gesorgt werden, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer insbesondere in der Automobilindustrie rechtzeitig geschult bzw. umgeschult werden. Ein großer Teil der Wertschöpfung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen liegt in den Batterien, die derzeit noch großteils außerhalb Europas mit anderen Umwelt- und Sozialstandards hergestellt werden. Bei der Transformation muss sichergestellt werden, dass es nicht zu einer Verlagerung von Arbeit und Wertschöpfung in Weltregionen mit geringeren Klima- und Umweltambitionen kommt. Die Nachhaltigkeit muss global und über den gesamten Lebenszyklus betrachtet werden. Die Transformation der Mobilität wird sich auch auf den Aftermarket, unabhängige Werkstätten und den Handel mit Ersatzteilen auswirken. Die Umstrukturierung im Aftermarket-Bereich muss begleitet und sozial abgefedert werden;
61. ist der Ansicht, dass autonome Fahrzeuge die Nutzung von Lebensräumen grundsätzlich verändern können. Angesichts der demografischen Entwicklung Europas bieten autonome Fahrzeuge Chancen für den ländlichen und städtischen Raum. Die Entwicklung im ländlichen Raum kann den Aufbau eines bedarfsorientierten ÖPNV für kleine Gemeinden in dünn besiedelten Gebieten möglich machen. Das bietet Regionen Entwicklungschancen, Potenzial für soziale Innovationen und Möglichkeiten, einer Landflucht entgegenzuwirken. Im städtischen Raum kann durch autonome Fahrzeuge eine Steigerung der Effizienz des Verkehrsablaufs und eine verbesserte Kapazitätsnutzung erreicht werden. Dies kann dazu beitragen, der Verkehrsüberlastung, der Luftverschmutzung und dem Umgebungslärm in Großstädten entgegenzuwirken;

62. hält eine Zusammenarbeit von Forschung, Industrie, Gesetzgebung, Kommunen und Regionen für erforderlich, um das Vertrauen der Bevölkerung zu gewinnen. Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit muss einer der wichtigsten Ansatzpunkte für die Entwicklung der Verkehrsautomatisierung sein. Die Automatisierung muss zur Verwirklichung der Vision „Null Straßenverkehrstote“ beitragen. Lokale und regionale Gebietskörperschaften unterschiedlicher Art, Größe, Lage und Kultur, welche die Vielfalt des Zusammenlebens in der EU widerspiegeln, sollten als Pilotprojekte für autonome Mobilität eingerichtet werden. Autonome Fahrzeuge müssen auf allen Verkehrswegen, also auch in ländlichen Regionen und auf schmalen Städte- und Gemeindestraßen, uneingeschränkt funktionieren. Bei der Entwicklung und Verwaltung des autonomen Verkehrs muss berücksichtigt werden, dass die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs in Ortschaften und die Verkehrssicherheit für diese Nutzer übergeordnete Prioritäten sind.

Brüssel, den 1. Juli 2021

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos Tzitzikostas

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr Blížkovský

II. VERFAHREN

Titel	Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen
Referenzdokument	COM(2020) 789 final
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe b Ziffer i
Befassung durch den Rat/das EP Schreiben der Kommission	10. Dezember 2020
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	2. Februar 2021
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Robert van Asten (NL/Renew Europe)
Analysevermerk	25. Februar 2021
Prüfung in der Fachkommission	23. April 2021
Annahme in der Fachkommission	23. April 2021
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	30. Juni 2021
Frühere Stellungnahmen des AdR	CoR 2613/2020, CoR 6151/2017, CoR 18/2017, CoR 1813/2016, CoR 90/2014
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–