



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/320

**"Grünbuch: Hin zu einer
neuen Kultur der Mobilität
in der Stadt"**

Brüssel, den 29. Mai 2008

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

"Grünbuch: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt"

KOM(2007) 551 endg.

Die Europäische Kommission beschloss am 25. September 2007, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

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

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. Mai 2008 an. Berichterstatter war Herr HERNÁNDEZ BATALLER, Mitberichterstatter Herr BARBADILLO LÓPEZ.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 445. Plenartagung am 28./29. Mai 2008 (Sitzung vom 29. Mai) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Im Bereich der Politik für städtische Mobilität müssen Prioritäten insbesondere hinsichtlich der Stadtplanung, der Informationsgesellschaft und der IKT, der bewährten Verfahrensweisen vor allem bei der Einrichtung von Fußgänger- und Fahrradzonen und der Einführung eines integrierten Infrastrukturkonzepts aufgestellt werden.
- 1.2 Der EWSA unterstützt die Kommission und hofft, dass sie Gemeinschaftsmaßnahmen zur Förderung der Mobilität und allem voran eines kollektiven Verkehrs, der einen hohen Qualitätsstandard und den Nutzern ein hohes Schutzniveau bietet, anstoßen wird, die Fahrradfahren und Zufußgehen begünstigen.
- 1.3 Dazu sind eine geeignete und kompakte Stadtplanung und eine Begrenzung der Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr anhand eines kohärenten und vernünftigen Raumordnungs- und Stadtplanungskonzepts erforderlich.
- 1.4 Unabhängig von der Annahme anderer Maßnahmen sollten die Richtlinien 85/377/EWG und 2001/42/EG im Sinne der in dieser Stellungnahme vorgetragenen Bemerkungen geändert werden.
- 1.5 Der EWSA befürwortet eine Förderung der "grünen Beschaffung" bei der Vergabe von Aufträgen in Zusammenhang mit Infrastrukturen, die mit europäischen Programmen finanziert werden, sowie die Beseitigung der bestehenden Hemmnisse.

1.6 Die Schaffung einer Beobachtungsstelle für die nachhaltige Mobilität in der Stadt würde einen Mehrwert bringen, da sie Daten erheben und den Erfahrungsaustausch fördern könnte.

1.7 Der EWSA hält für die Harmonisierung der Kriterien zur Gebührenberechnung sowie der statistischen Daten einen allgemeinen Rahmen auf europäischer Ebene für erforderlich.

2. **Einführung**

2.1 In den vergangenen Jahren ist das Verkehrsaufkommen sowohl in den Städten als auch außerorts allgemein stark gewachsen und es hat sich vielfach ein dramatischer Wandel im sog. Modal-Split ergeben: Immer mehr Fahrten werden mit Autos und real bzw. vergleichsweise immer weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

2.2 Die Europäische Kommission hat im Jahr 2006 anlässlich der Vorlage der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch¹ ihre Absicht bekundet, ein Grünbuch zum Nahverkehr vorzulegen, und hat in den vergangenen Monaten eine umfassende öffentliche Anhörung durchgeführt, in deren Verlauf sich auch der EWSA diesbezüglich geäußert hat².

2.2.1 Der EWSA hält ein Tätigwerden der Gemeinschaft im Bereich der städtischen Mobilität für notwendig und sinnvoll; die gemeinschaftliche Beschlussfassung³ bringt einen europäischen Mehrwert, der sich in einer Vielzahl verbindlicher und nichtverbindlicher Maßnahmen niederschlagen kann.

3. **Der Inhalt des Grünbuchs: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt**

3.1 Die von der Kommission durchgeführte Anhörung hat bestätigt, dass hinsichtlich der Formulierung einer wirklichen europäischen Politik für die Mobilität in der Stadt hohe Erwartungen gehegt werden.

3.2 Die Mobilität in der Stadt überdenken bedeutet, die Nutzung aller Verkehrsträger zu optimieren und die Ko-Modalität zwischen den Verkehrsmitteln des kollektiven Verkehrs (Zug, Straßenbahn, U-Bahn, Bus, Taxi) und zwischen den verschiedenen Arten des Individualverkehrs (PKW, Motorrad, Fahrrad, Fußgänger usw.) zu organisieren.

¹ KOM(2006) 314. Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament: Für ein mobiles Europa - nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001.

² Auf der Plenartagung am 25./26. April 2007 verabschiedete Stellungnahme CESE 615/2007 "Verkehr in städtischen und großstädtischen Ballungsgebieten", Berichterstatter Herr Ribbe.

³ Unter Berücksichtigung des Protokolls Nr. 30 des EG-Vertrags über die Anwendung des Subsidiaritäts- und des Verhältnismäßigkeitsprinzips und der interinstitutionellen Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Europäischen Kommission vom 25. Oktober 1993.

- 3.3 Die Mobilität in der Stadt ist als wichtiges Element zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung anerkannt und hat maßgebliche Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung in der EU.
- 3.4 Der europäische Mehrwert kann unterschiedliche Gestalt annehmen: Förderung des Austauschs vorbildlicher Praktiken auf allen Ebenen (lokal, regional oder national); Flankierung der Ausarbeitung gemeinsamer Normen und gegebenenfalls Harmonisierung von Normen; finanzielle Unterstützung derjenigen, die sie am dringendsten benötigen; Förderung von Forschungsarbeiten, deren Anwendungen eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Sicherheit der Mobilität ermöglichen; Vereinfachung der Rechtsvorschriften und, in bestimmten Fällen, Aufhebung geltender oder Einführung neuer Rechtsvorschriften.
- 3.5 In dem Grünbuch wird anhand von 25 Fragen dargelegt, wie die Herausforderungen der Schaffung eines flüssigen Verkehrs in der Stadt, grünerer Städte, eines intelligenteren, zugänglichen und sicheren Nahverkehrs und einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt angegangen werden können, und welche Ressourcen dafür erforderlich sind. Leider versäumt es die Kommission jedoch, eine Reihe konkreter vertikaler und horizontaler Maßnahmen zum Stadtverkehr vorzuschlagen.

4. **Antworten auf die im Grünbuch gestellten Fragen**

Mit dieser Stellungnahme sollen alle Fragen der Kommission beantwortet werden.

- 4.1 *Frage 1: Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden, um die Anstrengungen von Vorreiterstädten bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen anzuerkennen?*
- 4.1.1 Nach Ansicht des EWSA könnte ein Kennzeichnungssystem eingerichtet werden, das den bereits vorhandenen Systemen Rechnung trägt und mit diesen vereinbar ist.
- 4.1.2 Es wäre sinnvoll, wenn die Kommission auf gemeinschaftlicher Ebene objektive Indikatoren für Leistung, Planung und Entwicklung aufstellen würde, wodurch ein harmonisierter Bezugsrahmen geschaffen würde.
- 4.1.3 Außerdem könnten freiwillige Qualitätslabels, wie sie beispielsweise im Bereich der Fremdenverkehrspolitik zum Einsatz kommen, anstelle von Anreizen vorgesehen werden.
- 4.1.4 In jedem Fall müssen sich die eingerichteten Systeme auf objektive und transparente Kriterien stützen und regelmäßig bewertet und gegebenenfalls überarbeitet sowie ausreichend beworben werden.

- 4.2 *Frage 2: Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um Gehen und Radfahren als echte Alternativen zum Auto zu fördern?*
- 4.2.1 In Anbetracht ihres Anteils an der Mobilität können Zufußgehen und Radfahren im Allgemeinen nicht als Alternative zum motorisierten Individualverkehr betrachtet werden, es sei denn, der Arbeitsplatz und der Wohnort liegen sehr dicht beieinander und die Wetterbedingungen sind entsprechend gut. Darüber hinaus ist Radfahren keine universelle Fortbewegungsmethode, da sie Personen mit eingeschränkter Mobilität, Menschen mit Behinderungen, Kinder und ältere Menschen ausschließt. In Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr könnten sich das Zufußgehen und Radfahren in einigen Städten jedoch zu gangbaren Alternativen entwickeln.
- 4.2.2 Die Gemeinden sollten nachhaltige Nahverkehrspläne ausarbeiten, die Fahrradwege einschließen, mit dem verbindlichen Ziel einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die noch festzulegende europäische Mindestauflagen erfüllen. Diese Pläne sollten Konstellationen unzureichender Sicherheit für die Fußgänger angehen und Konfliktsituationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vermeiden.
- 4.2.3 Zu diesem Zweck sollte ein quantitatives Ziel vorgegeben werden, um den Anteil des öffentlichen Personenverkehrs und des Rad- und Fußgängerverkehrs zu steigern. Werden solche Pläne nicht ausgearbeitet, sollte dies den Ausschluss von finanzieller Unterstützung aus Gemeinschaftsmitteln nach sich ziehen. Die Kommission sollte außerdem die in diesen Plänen enthaltenen Daten in Bezug auf Grünflächen und Fahrradwege prüfen.
- 4.3 *Frage 3: Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern in den Städten zu fördern?*
- 4.3.1 Die Möglichkeiten hängen weitgehend von der Größe (Ausdehnung und Einwohnerzahl) der Stadt ab, denn es ist zu betonen, dass das Problem der Umweltverschmutzung auch auf eine unzulängliche Raumplanung zurückzuführen ist und nicht nur auf den Verkehr.
- 4.3.2 Prüfung des Problems und der möglichen Lösungen, die Raum- und Stadtplanung bieten; Einrichtung sicherer öffentlicher Parkplätze am Stadtrand; arterielles Netz von Sonderspuren für die Verkehrsmittel des kollektiven Verkehrs mit Anbindung an die unterschiedlichen Verkehrsträger (PKW-Parkplätze, Eisenbahn und U-Bahn) durch den Bau von Umsteigebahnhöfen, die die Intermodalität fördern, so dass das Umsteigen erleichtert wird, und die Verbesserung der Dienstleistungsqualität, um die kollektiven Verkehrsmittel für die Nutzer attraktiv zu machen.
- 4.3.3 Hinsichtlich des Güterverkehrs sollte die Kommission den Austausch vorbildlicher Praktiken im Bereich der Stadtlogistik fördern, wie beispielsweise der in der italienischen Stadt Siena angewandten Verfahrensweisen, wo Genehmigungen für den Güterverkehr ausschließlich mit zeitlicher Begrenzung erteilt werden.

- 4.4 *Frage 4: Wie könnte die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien im Nahverkehr weiter ausgebaut werden?*
- 4.4.1 Durch die Formulierung einer Steuerpolitik im Verkehrsbereich, die die Anschaffung, Einführung und Nutzung der neuen Technologien fördert, mit deren Hilfe sich die Umweltverschmutzung verringern und die Energieeinsparung steigern lässt.
- 4.4.2 Durch das Sammeln von Informationen über das Umweltverhalten der Städte: Berechnung der Emissionen der Verkehrsträger pro Einwohner und jährliche Kampagnen zur Bekanntmachung der Ergebnisse.
- 4.5 *Frage 5: Wie könnte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?*
- 4.5.1 Indem bei der Vergabe von Aufträgen in Zusammenhang mit Infrastrukturen, die mit europäischen Programmen finanziert werden, die "grüne Beschaffung" gefördert wird und bestehende Hemmnisse ausgeräumt werden⁴.
- 4.5.2 Auf Gemeinschaftsebene sollten gemeinsame Normen festgelegt bzw. bestehende Normen erforderlichenfalls harmonisiert werden.
- 4.6 *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"?*
- 4.6.1 Der EWSA ist der Auffassung, dass der Zugang zu diesen Zonen stark eingeschränkt werden sollte. Doch besteht Harmonisierungsbedarf, um zu vermeiden, dass durch unterschiedliche Bestimmungen die Bewegungsfreiheit der Menschen behindert und die Mobilität in der Stadt unnötig beeinträchtigt wird.
- 4.7 *Frage 7: Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise weiter gefördert werden?*
- 4.7.1 Die umweltfreundliche Fahrweise sollte in gebührendem Maße in den vorgeschriebenen Programmen für die Grundausbildung und Weiterbildung der Fahrer berücksichtigt werden. Außerdem sollten den Unternehmen, die Vorkehrungen zur Kontrolle und Messung der Fahrweise treffen, Steuervergünstigungen gewährt werden. Die Richtlinie betreffend den Fahrunterricht könnte entsprechend angepasst werden.

4

EuGH - Rs. C-513/99 - Urteil vom 17. September 2002 "Concordia Bus" betr. die Berücksichtigung von Umweltschutzkriterien bei der Vergabe öffentlicher Aufträge.

4.8 *Frage 8: Sollten bessere Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende entwickelt und gefördert werden?*

4.8.1 Ja, und zwar in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste, die Warte- und die Fahrzeit, das Verhalten der Fahrgäste in Notfallsituationen sowie alle existierenden Verkehrsverbindungen und die entsprechenden Bedingungen.

4.9 *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?*

4.9.1 Die verschiedenen Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) sollten völlig miteinander kompatibel sein, so dass unterschiedliche Techniken eingesetzt werden können, insbesondere im Hinblick auf die verschiedenen Fahrausweise, was das Umsteigen erleichtern und den Zugang zu den Verkehrsmitteln beschleunigen würde, wodurch wiederum die Reisegeschwindigkeit der kollektiven Verkehrsmittel erhöht würde. Es ist wichtig, dass die IVS stets mit den technologischen Fortschritten Schritt halten, damit sie nicht innerhalb kurzer Zeit veralten und entsprechend amortisiert werden können.

Nach Ansicht des EWSA sollten die IKT dazu eingesetzt werden, den Verkehrsfluss und die Organisation der Transportabläufe zu verbessern.

4.10 *Frage 10: Wie kann hinsichtlich IVS der Austausch von Informationen und vorbildlichen Praktiken zwischen allen Beteiligten verbessert werden?*

4.10.1 Durch die Veröffentlichung eines digitalen Katalogs bewährter Praktiken im Bereich der IVS, der kontinuierlich aktualisiert wird und per Internet konsultiert werden kann.

4.11 *Frage 11: Wie kann die Qualität des kollektiven Verkehrs in den Städten Europas verbessert werden?*

4.11.1 Durch die Schaffung von Stellen zur Koordinierung der verschiedenen kollektiven Verkehrsdienste und die Einrichtung integrierter Preissysteme sowie die Forderung optimaler Verkehrsausrüstungen (umweltfreundlicher und für Personen mit eingeschränkter Mobilität geeignet), die Erhöhung der Zahl der Fahrten oder der Frequenz zur Verringerung der Wartezeit der Fahrgäste, die Einrichtung von Bussteigen (Verbesserung von Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit und geringerer Energieverbrauch, was weniger Umweltverschmutzung bedeutet), den Bau von Umsteigebahnhöfen zur Erleichterung des Umsteigens, eine bessere Ausbildung der in diesem Sektor Beschäftigten, eine bessere Information und stärkere Sensibilisierung der Nutzer, die Schaffung von Infrastrukturen zur richtigen Lenkung des Durchgangsverkehrs in den Städten, den Bau von Park & Ride-Anlagen und die Förderung ihrer Nutzung, eine Ampelschaltung, die den öffentlichen Verkehrsträgern Vorfahrt gewährt, und die Schaffung geeigneter Zonen für das sichere Ein- und Aussteigen der Fahrgäste.

4.11.2 Eine Methode, die sich hier als besonders wirksam erweisen würde, besteht darin, die Auswirkungen, die bestimmte Pläne, Programme und Projekte auf die Mobilität haben sollen, zu bewerten.

4.11.3 In diesem Zusammenhang sei auf das Urteil des EuGH (Rechtssache C-332/04) in Bezug auf die fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung bei einem Vorhaben zum Bau eines Einkaufs- und Freizeitzentrums im Stadtgebiet verwiesen: seine Auswirkung auf die Umwelt und die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurden an dem geschätzten Volumen der Nutzer individueller Verkehrsmittel festgemacht.

4.11.4 Daher könnte eine Änderung der geltenden Richtlinien in dreierlei Hinsicht erwogen werden:

4.11.4.1 In Anhang III der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten werden die Kriterien aufgeführt, die die Mitgliedstaaten anwenden müssen, um festzustellen, ob bestimmte Projekte erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Es wird vorgeschlagen, in Absatz 1 von Anhang III einen neuen Spiegelstrich mit einem ausdrücklichen Verweis auf die Zweckbestimmung der Mobilitätskarte (geschätzte Zahl der Nutzer der Anlagen, Wohnort usw.) hinzuzufügen.

4.11.4.2 Zweitens werden im Anhang die Angaben aufgeführt, die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt werden müssen.

Der EWSA schlägt vor:

- a) einen neuen Spiegelstrich zu Absatz 4 von Anhang III hinzuzufügen oder den vorhandenen dritten Spiegelstrich so abzuändern, dass der Projektträger verpflichtet wird, spezifische Angaben zu den durch die üblichen Anlagenutzer verursachten verkehrsbedingten Emissionen zu machen;
- b) Absatz 5 von Anhang III so auszuweiten, dass nicht nur der Durchführung des Projekts Rechnung getragen wird, sondern auch dem späteren Betrieb der Anlagen und den Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die verkehrsbedingten Emissionen im Zusammenhang mit diesen Anlagen.

Schließlich sollte Anhang III Absatz 1, 4 und 5 der Richtlinie 85/337/EWG in diesem Sinn geändert werden.

4.11.4.3 Drittens könnten in Bezug auf die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme ähnliche Hinzufügungen (im Umweltbericht erforderliche zwingende Kriterien und Informationen in Bezug auf die Mobilität und die Verkehrsmittel) vorgenommen werden. Dementsprechend sollten die Auswirkungen der

Pläne auf die Mobilität ausdrücklich in Anhang I Buchstabe f) und Anhang II Absatz 2 aufgenommen werden.

4.12 Frage 12: *Sollte die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr gefördert werden?*

4.12.1 Ja, dies ist eine unerlässliche Maßnahme, die sich stark auf die Mobilität auswirkt. Gesonderte Spuren oder Bahnsteige bedeuten höhere Sicherheit und Geschwindigkeit, weniger Staus und einen geringeren Energieverbrauch sowie einen größeren Komfort für die Fahrgäste. Diese Maßnahme trägt zur Schaffung von Anreizen für die PKW-Nutzer bei.

4.13 Frage 13: *Besteht die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen?*

4.13.1 Die Stärkung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste ist wesentlich, um dafür zu sorgen, dass die Dienstleistungsqualität im kollektiven Verkehr verbessert wird (Häufigkeit, Pünktlichkeit, Komfort für sämtliche Fahrgastkategorien, Sicherheit, Preispolitik usw.). Der Ausschuss drängt darauf, dies zu tun, allerdings müssen dabei stets die Eigenschaften der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden, insbesondere derjenigen, die sich die Infrastrukturen mit anderen teilen.

4.13.2 Angesichts der Fragmentierung des einschlägigen Regelwerks in unterschiedliche Rechtsakte und für die einzelnen Verkehrsträger sollten sämtliche Rechte der Nutzer des kollektiven Verkehrs in einer "Charta der Rechte" zusammengefügt werden, wobei genügend Spielraum gelassen werden sollte, damit die Charta von den Mitgliedstaaten und im Rahmen der Selbstregulierung durch Verhaltenskodizes⁵, die von den Wirtschaftsakteuren und den Akteuren der Zivilgesellschaft (Verbraucher-, Umweltschutz- und Unternehmensverbänden, Gewerkschaften usw.) unterzeichnet werden, ergänzt werden kann. Der EWSA betont, wie wichtig der Dialog zwischen diesen Organisationen und den Unternehmen des kollektiven Verkehrs ist, insbesondere zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität.

Auf Gemeinschaftsebene sollten Maßnahmen ergriffen und durch entsprechende Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Organisationen der Zivilgesellschaft ergänzt werden, um die in den verschiedenen Rechtstexten verankerten Rechte neu zu formulieren und zu konsolidieren. Der EWSA hält flexible und einfache Mechanismen und Instrumente zur Durchsetzung der Nutzerrechte für erforderlich.

5

Siehe Stellungnahme zur Charta der Rechte der Energieverbraucher, CESE 71/2008, Berichterstatter: Herr IOZIA.

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

4.14.1 Bei den Nahverkehrsplänen für die großstädtischen Ballungsgebiete muss sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr Rechnung getragen werden, damit die Güterverteilung nicht die Mobilität der Personen beeinträchtigt.

4.14.2 Zu diesem Zweck muss die Überwachung von Be- und Entladungszonen personell verstärkt werden.

4.14.3 Schaffung von Mechanismen zur Vereinfachung und Beschleunigung der Systeme zur Meldung von Zuwiderhandlungen, so dass ein widerrechtlich abgestelltes Fahrzeug so rasch wie möglich aus der reservierten Zone entfernt und diese wieder genutzt werden kann.

4.14.4 Schaffung wirksamer Mechanismen zur Ahndung von Verstößen, vom Abschleppen des Fahrzeugs bis hin zur effektiven Eintreibung von Bußgeldern.

4.14.5 Informations- und Sensibilisierungskampagne für die Bürger mit dem Ziel, die Akzeptanz der Öffentlichkeit und deren Mitwirkung bei der Erfüllung der festgelegten Ziele zu erreichen. Zu den Zielen dieser Kampagne gehört es, die örtlichen Ladenbesitzer dazu zu bringen, bei der Überwachung der Be- und Entladezonen mitzuhelfen, indem ihnen klar gemacht wird, dass ein rechtswidriges Abstellen von Fahrzeugen in diesen Zonen ihrem Geschäft schaden kann.

4.14.6 Eine stärker im Einklang mit der zumeist für das Be- und Entladen tatsächlich benötigten Zeit stehende Begrenzung der in den entsprechenden Zonen erlaubten Parkzeit. Es könnte die Möglichkeit vorgesehen werden, eine Sondergenehmigung zur Verlängerung der erlaubten Parkzeit zu beantragen, um nicht bestimmte Transporte (z.B. Umzüge) zu benachteiligen, bei denen mehr Zeit zum Be- und Entladen der Waren erforderlich ist. Es könnten auch bestimmte "Zeitfenster" für das Be- und Entladen vorgesehen werden.

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

Durch eine angemessene Koordination in folgenden Bereichen:

a) zwischen den zuständigen Stellen

- Die Schaffung von Verkehrskoordinierungsstellen in einigen europäischen Städten hat mit großem Erfolg zur Koordination und Planung des Verkehrs in diesen Städten und zum Ausbau effizienter und leistungsfähiger Qualitätsdienstleistungen beigetragen.

- Hinsichtlich der Koordination mit den anderen Verkehrsträgern muss für größere Transparenz bei der Aufteilung der Kosten auf die unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel gesorgt werden.
- Die regionalen Verkehrsdienste sollten über die erforderlichen Infrastrukturen für den Anschluss an andere Verkehrsträger verfügen, um das Umsteigen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern und so zu vermeiden, dass die Fahrgäste ein zusätzliches Verkehrsmittel nehmen müssen, um von einem Verkehrsträger zu einem anderen wechseln zu können.

b) Koordination mit den Planungsinstrumenten

- Die Mobilitätsfolgenabschätzung bei bestimmten Plänen und Vorhaben wurde bereits in dem einschlägigen Urteil des Gerichtshofs vom 16. März 2006 (Rechtssache C-332/04) gefordert: die Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen, ergab sich im Wesentlichen aus den erwarteten Auswirkungen auf die Mobilität. Dennoch ist dieses Kriterium noch nicht in positives Recht gefasst worden.
- Folglich sollten die Vorschriften für die Umweltfolgenabschätzungen in zweierlei Hinsicht abgeändert werden, um u.a. die Auswirkungen des Plans oder Programms auf die Mobilität zu bewerten. Insbesondere werden Änderungen vorgeschlagen, die sich aus der Antwort auf Frage 11 ergeben.
- Es muss eine kohärente strategische Raumordnungspolitik betrieben werden, um eine rationelle Flächennutzung durch die regionalen Gebietskörperschaften sicherzustellen.

4.16 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?*

4.16.1 Straßensicherheit: Auf europäischer Ebene sollten bewährte Praktiken und ein intensiverer und besser strukturierter Dialog mit den regionalen und lokalen Akteuren und den Mitgliedstaaten über die neuen Technologien, insbesondere IVS, gefördert werden, um die Sicherheit zu verbessern. Darüber hinaus sollte das Niveau der Fahrausbildung der in diesem Sektor Tätigen erhöht werden. Auch sollte die Ergreifung abschreckender Maßnahmen reguliert werden, damit nicht Verstöße im grenzüberschreitenden Verkehr ungestraft bleiben.

4.16.2 Persönlicher Schutz: Um vorbildliche Praktiken zu fördern, sollten die physische Präsenz der Polizei in den Verkehrsmitteln des kollektiven Verkehrs erhöht werden, vor allem nachts und auf Linien, die Viertel mit höherer Konfliktrate und sozialer Ausgrenzung bedienen; des Weiteren sollten die Informationstechnologien stärker eingesetzt und die Nutzer besser informiert werden.

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

4.17.1 Durch die Sensibilisierung der Bürger mit Hilfe von Aufklärungs- und Informationskampagnen, insbesondere für Jugendliche. Außerdem durch Maßnahmen zur allgemeinen Verbreitung des Einsatzes von Geräten zur Durchsetzung der Regeln für alle Verkehrsteilnehmer in den Städten.

Überhaupt hielte es der EWSA für besonders wichtig, dass Maßnahmen beschlossen werden, die darauf abzielen, den kulturellen Aspekt und die Sensibilisierung der breiten Öffentlichkeit bei sämtlichen Fragen betreffend die Mobilität in der Stadt zu stärken.

4.18 Frage 18: *Sollten automatische Radarkameras entwickelt werden, die an das Stadtfeld angepasst sind, und sollte ihr Einsatz gefördert werden?*

4.18.1 In Abhängigkeit der damit verfolgten Ziele, die stets auf eine Verbesserung der Mobilität und Optimierung der Reisegeschwindigkeit ausgerichtet sein müssen. Hierbei sollten vorbildliche Praktiken gefördert werden, um die Sicherheit zu erhöhen, sowie der Einsatz intelligenter Systeme.

4.19 Frage 19: *Ist die Videoüberwachung ein geeignetes Werkzeug zur Gewährleistung der Sicherheit im Nahverkehr?*

4.19.1 Einbau von auf die neuen Technologien gestützten Notfallsystemen in die öffentlichen Verkehrsmittel, so dass im Falle von Vandalismus oder eines Unfalls die Notdienste alarmiert und über die Lage des Fahrzeugs informiert werden sowie Bild- und Tondaten übertragen werden können, die zeigen, was im Innern des Fahrzeugs passiert.

4.19.2 Es müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um eine Verletzung der Privatsphäre zu vermeiden, die ein persönliches Grundrecht ist.

4.20 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?*

4.20.1 Eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt setzt die Zusammenarbeit der europäischen Institutionen, der einzelstaatlichen Behörden, der Regionen und der lokalen Gebietskörperschaften sowie der Organisationen der organisierten Zivilgesellschaft voraus.

4.20.2 Eine Beobachtungsstelle für die nachhaltige Mobilität in der Stadt wäre eine sinnvolle Initiative und würde einen Mehrwert bringen, da sie Daten erheben, die Veränderungen in der Verkehrsnachfrage mitverfolgen und den Erfahrungsaustausch fördern könnte. Außerdem

würde sie dazu beitragen, die Kenntnisse über Mobilitätsprobleme zu verbessern und die geeigneten Maßnahmen zu deren Lösung zu ergreifen.

Auf europäischer Ebene sollten die Verfahren zur Messung städtischer Parameter harmonisiert werden, und der EWSA würde eine Vereinheitlichung der Kriterien auf diesem Gebiet begrüßen.

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

4.21.1 Indem die Mobilität in der Stadt und die allmähliche Verlagerung hin zu sauberen Verkehrsmitteln des kollektiven Verkehrs (geringer Verbrauch, wenig Emissionen) als Ziel zur Verbesserung der Fonds vorgegeben und für eine größere Rentabilität pro investiertem Euro gesorgt wird.

Der EWSA spricht sich dafür aus, den Anteil der für Bildung und Forschung vorgesehenen Mittel zu erhöhen.

4.21.2 Es sollte aber auch der finanzielle Aufwand verringert werden, indem objektive Kriterien festgelegt werden, die es ermöglichen, die für die Gemeinschaft rentabelste Lösung zu wählen, um den Bürgern ein gut ausgebautes Verkehrssystem zu angemessenen Preisen zu bieten. Der Schwerpunkt sollte auf die Effizienz und die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen gelegt werden.

4.22 Frage 22: *Wie könnten wirtschaftliche Instrumente, insbesondere marktgestützte Instrumente, einen umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr unterstützen?*

4.22.1 Durch grüne Klauseln in den Aufträgen zur Beschaffung von Ausrüstung im Rahmen von Infrastrukturvorhaben, die durch europäische Programme finanziert werden.

4.22.2 Eine weitere Möglichkeit wäre, die Kriterien aus dem Arbeitspapier "Umweltorientierte Beschaffung! Ein Handbuch für ein umweltorientiertes öffentliches Beschaffungswesen" (SEK(2004) 1050) in ein KOM-Dokument zu übernehmen und die grüne öffentliche Beschaffung von Verkehrsausrüstungen hinzuzufügen.

Der Markt für Pkw und Nutzfahrzeuge für die Personenbeförderung tendiert zu umweltschonenderen Fahrzeugen. Die Anschaffung sauberer Fahrzeuge (hinsichtlich Kraftstoff und Motorisierung) sollte begünstigt werden; der entsprechende finanzielle Aufwand der Käufer sollte durch eine differenzierte Behandlung ihres Fahrzeugs bei den politischen Konzepten für die Zufahrt zu den Stadtzentren honoriert werden.

4.23 Frage 23: *Wie könnten gezielte Forschungsmaßnahmen dazu beitragen, stadttypische Einschränkungen in die Verkehrsentwicklung in der Stadt zu integrieren?*

4.23.1 Durch eine eindeutige Festlegung der Art von Projekten, für die öffentliche Gelder der Gemeinschaft bezogen werden können, und indem die Erfüllung der Ziele dieser Projekte (innerhalb der vorgegebenen Frist) zur zwingenden Auflage (mit entsprechender Kontrolle) gemacht wird, so dass bei Nichterfüllung die gezahlten Mittel zurückverlangt werden können.

4.24 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?*

4.24.1 Es besteht Bedarf an einem allgemeinen Rahmen auf europäischer Ebene, der mittels der Harmonisierung der Kriterien zur Gebührenberechnung sowie der Bewertung eines zweckmäßigen Schwellenwerts für die Dichte des Kollektivverkehrsnetzes geschaffen werden sollte.

4.24.2 Der EWSA ist jedoch der Ansicht, dass die Gebühren- und Mautsysteme für den Zugang zu den Innenstädten dem allgemeinen Interesse dienen und zufrieden stellende unmittelbare Ergebnisse liefern, allerdings die einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen diskriminiert werden und sie auf soziale Schichten mit hohem Einkommen eine geringe abschreckende Wirkung ausüben.

Die lokalen Gebietskörperschaften müssen Maßnahmen ergreifen, um etwaige negative Auswirkungen auszugleichen, indem sie beispielsweise die Nutzung des kollektiven Verkehrs fördern oder vergünstigte Fahrscheine bereitstellen.

4.24.3 Eine Alternative mit "horizontalen Auswirkungen" auf alle Einkommensschichten wäre eine "Mautstelle" an den Zugangspunkten. Statt Geld zu verlangen, würde allerdings die verfügbare Quote der Kilometerleistung in der Stadt berechnet, die jedem Fahrer zugewiesen würde. Mit anderen Worten wird eine "Rationierung" des Zugangs (Kilometer/Zeiteinheit) vorgeschlagen. Die im Stadtbereich im privaten Pkw zurückgelegten Strecken müssten also "selektiert" und verwaltet werden. Allerdings ist zu bedenken, dass dies auch eine gewisse Diskriminierung auf der Grundlage des Wohnorts, des Herkunftsorts und des Fahrtziels mit sich bringt.

4.24.4 Natürlich bedeutete dies eine weitere "Ausweisung von Zonen" zusätzlich zu der bereits vorgeschlagenen Ausweisung von "Zonen mit geringem Verkehrsaufkommen", in denen der Verkehr praktisch auf die Verkehrsmittel des kollektiven Verkehrs und die Anwohner beschränkt würde.

4.25 Frage 25: *Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs längerfristig bieten?*

4.25.1 Der Mehrwert ist enorm und lässt sich schwer berechnen, wenn wir sowohl psychische als auch physische gesundheitliche Faktoren und den Wert des Faktors Zeit für die Menschen (ein Aspekt, der von der erheblichen Länge der Zeit abhängt, die für den Weg von zu Hause zum Arbeitsplatz und zurück benötigt wird, die zusammen mit der Arbeitszeit eine ganze Reihe negativer Faktoren bewirkt) berücksichtigen.

Brüssel, den 29. Mai 2008

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Dimitris DIMITRIADIS

Patrick VENTURINI
