



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VII-003

141. Plenartagung, 8.–10. Dezember 2020

STELLUNGNAHME

Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr in Städten und Metropolregionen

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- betont, dass eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger erfolgen muss, um eine hohe Lebensqualität in den Städten zu gewährleisten und sie zugänglicher, sauberer und wettbewerbsfähiger zu machen;
- weist darauf hin, dass die zunehmende Dichte des Autoverkehrs in Städten und Metropolregionen zu einer Zunahme der externen Kosten in Form von Luftverschmutzung und Zeitverlusten führt, die ihrerseits wiederum die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben beeinträchtigen. Der öffentliche Nahverkehr muss deshalb zu einem der Hauptträger der städtischen Mobilität werden. Gleichzeitig sollten verschiedene Formen der aktiven Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr ausgebaut werden, um die Nachhaltigkeit der städtischen Mobilität zu steigern;
- empfiehlt die Erhebung von Daten zu den Mobilitätsströmen in den Metropolregionen, um auf der Grundlage eines umfassenden Bildes von der Verkehrssituation bedarfsgerechtere Maßnahmen zu entwerfen, faktengestützte Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) zu entwickeln und kohäsionspolitische Mittel gezielter zu investieren;
- betont, dass die öffentliche Verkehrspolitik in einen übergreifenden sozialpolitischen Rahmen eingebettet sein muss. Es sollte verhindert werden, dass die durch Lärm, Umweltverschmutzung, Enteignung, Infrastrukturarbeiten usw. verursachten externen Kosten des öffentlichen Verkehrs in unverhältnismäßigem Ausmaß zu Lasten der sozial schwächsten Gruppen gehen;
- fordert Unterstützung für die städtische Mobilität und ihre bessere Verbindung mit stadtnahen und ländlichen Gebieten der Metropolregionen, um im nächsten Finanzrahmen 2021–2027 in erster Linie über die regionalen Gebietskörperschaften und ihre operationellen Programme gut funktionierende integrierte öffentliche Verkehrssysteme zu schaffen. Die reichen Erfahrungen, Kenntnisse und Kapazitäten der regionalen Gebietskörperschaften müssen genutzt werden, um ein koordiniertes, wirksames und effizientes Vorgehen zu gewährleisten;
- stellt fest, dass neuerdings infolge der Ausweitung der Teleheimarbeit aufgrund der COVID-19-Pandemie der tägliche Mobilitätsbedarf über längere Strecken gesunken ist und dieser Trend in Verbindung mit der Verwirklichung von Konzepten wie der 15-Minuten-Stadt verstetigt werden könnte;
- weist darauf hin, dass in den Metropolregionen beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel infolge der durch die COVID-19-Pandemie verursachten kritischen Lage eine Trendumkehr stattfinden könnte.

Berichterstatter: Adam Struzik (PL/EVP)
Marschall der Woiwodschaft Mazowieckie (Masowien)

Referenzdokument(e)

–

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr in Städten und Metropolregionen

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. weist darauf hin, dass die externen Kosten des Verkehrs gesenkt werden müssen, um eine emissionsfreie Mobilität zu erreichen. Der Verkehr ist für rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich. Gleichzeitig haben einige Verkehrsträger negative Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen, da sie zu Luftverschmutzung, Staus, Lärm, Unfällen und einer ungünstigen Raumnutzung führen;
2. betont, dass eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger erfolgen muss, um eine hohe Lebensqualität in den Städten zu gewährleisten und sie zugänglicher, sauberer und wettbewerbsfähiger zu machen;
3. stellt fest, dass die Zersplitterung städtischer Funktionen in Form von Suburbanisierung und Zersiedelung eine wesentliche Gefahr für die nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen ist. Die genannten Tendenzen führen nicht nur zu einer Degradation des Raums und zur Reduzierung landwirtschaftlicher, grüner und offener Flächen, sondern auch zu einem Anstieg der externen Kosten der Besiedelung und einer Zunahme der damit verbundenen Verkehrsbewegungen, für die hauptsächlich die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften aufkommen müssen;

In der *Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität*¹ zu berücksichtigende Herausforderungen für die Mobilität in der Stadt

4. weist darauf hin, dass die zunehmende Dichte des Autoverkehrs in Städten und Metropolregionen zu einer Zunahme der externen Kosten in Form von Luftverschmutzung und Zeitverlusten führt, die ihrerseits wiederum die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben beeinträchtigen. Der öffentliche Nahverkehr muss deshalb zu einem der Hauptträger der städtischen Mobilität werden. Gleichzeitig sollten verschiedene Formen der aktiven Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr ausgebaut werden, um die Nachhaltigkeit der städtischen Mobilität zu steigern;
5. verweist auf die generellen Herausforderungen für die Metropolregionen, die durch starke Pendlerbewegungen Erwerbstätiger in die städtischen Kerne charakterisiert sind, weshalb für sie ein umweltfreundlicher und kosteneffizienter öffentlicher Verkehr ein vorrangiges Anliegen ist²;

¹ Gemäß dem Fahrplan findet eine öffentliche Konsultation zur *Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität* statt (Vorlage der Stellungnahme bis 23.9.2020) (Ref. Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

² AdR-Stellungnahme 1896/2019.

6. weist darauf hin, dass das Verkehrssystem als integriertes System zu behandeln ist. Die zunehmende Bedeutung der Mobilität als Dienstleistung und der Bedarf an innovativen Formen der Steuerung und Organisation des Verkehrs sollten die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften veranlassen, bei der Raumplanung und den Verkehrsplänen auf eine Kombination von öffentlichem und individuellem Verkehr (insbesondere Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie neue Formen der Fortbewegung mit elektrisch betriebenen Kleinfahrzeugen) zu setzen;
7. stellt fest, dass die im europäischen Grünen Deal gesetzten Ziele für die Verringerung der CO₂-Emissionen und die Klimaneutralität der EU bis 2050 zwar ehrgeizig, aber unverzichtbar sind. Damit Städte und Metropolregionen diese Ziele verwirklichen können, müssen politische Entscheidungen auf der Grundlage konzeptioneller und organisatorischer Anstrengungen und Aufklärungsarbeit getroffen und die für die Umsetzung der Ziele erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden;
8. empfiehlt die Erhebung von Daten zu den Mobilitätsströmen in den Metropolregionen, um auf der Grundlage eines umfassenden Bildes von der Verkehrssituation bedarfsgerechtere Maßnahmen zu entwerfen, faktengestützte Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) zu entwickeln und kohäsionspolitische und andere Mittel gezielter zu investieren;
9. betont, dass eine der Ursachen der Probleme bei der städtischen Mobilität in der unzureichenden Finanzierung der Infrastruktur für den städtischen öffentlichen Nahverkehr und die nichtmotorisierte Mobilität liegt. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und ihre Verkehrsunternehmen benötigen zusätzliche Finanzmittel, die konsequent dafür eingesetzt werden müssen, den Anteil alternativer und nachhaltiger Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen anstelle des individuellen Kraftverkehrs zu erhöhen;
10. betont, dass die öffentliche Verkehrspolitik in einen übergreifenden sozialpolitischen Rahmen eingebettet sein muss. Es sollte verhindert werden, dass die durch Lärm, Umweltverschmutzung, Enteignung, Infrastrukturarbeiten usw. verursachten externen Kosten des öffentlichen Verkehrs in unverhältnismäßigem Ausmaß zu Lasten der sozial schwächsten Gruppen gehen. Ferner muss über die Preisgestaltung und die Verkehrsanbindung für einen fairen Zugang und damit für eine bessere Lebensqualität aller gesorgt werden;

Förderung einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl im Sinne des europäischen Grünen Deals

11. weist darauf hin, dass heute bei der Planung und Finanzierung der private Autoverkehr begünstigt wird. Diesbezüglich werden sich die Voraussetzungen so ändern müssen, dass nachhaltigere und effizientere Verkehrsmittel gefördert werden. Die derzeitigen Gewohnheiten sind jedoch auf die Verfügbarkeit und Attraktivität der verschiedenen Formen der Fortbewegung zurückzuführen, und der Großteil der Gesellschaft ist in seinen diesbezüglichen Entscheidungen flexibel. Ein hinsichtlich Tarifgestaltung, Verfügbarkeit, Frequenz und Anbindungsmöglichkeiten attraktiverer öffentlicher Verkehr bietet sich als reale Alternative zum motorisierten Individualverkehr an;

12. betont die Notwendigkeit öffentlich-privater Partnerschaften in den Städten und Regionen, um private Investitionen zu mobilisieren und innovative öffentliche Verkehrskonzepte zu entwickeln; fordert diesbezüglich einen unternehmensfreundlichen Rechtsrahmen, um das Wachstum neuer Geschäftsmodelle und einen wettbewerbsorientierten Markt zu fördern;
13. erachtet es als wichtig, über die Verwaltungsgrenzen der Städte hinaus einen effizienten und nachhaltigen öffentlichen Verkehr bereitzustellen, insbesondere für Pendler, ältere Menschen und Jugendliche. Eine gute Zusammenarbeit und Governance zwischen den Behörden auf Ebene der Metropolregionen ist in dieser Hinsicht maßgebend;
14. weist darauf hin, dass eine Veränderung der gesellschaftlichen Gewohnheiten hin zu einem höheren Anteil weniger umweltschädlicher Arten der Fortbewegung voraussetzt, dass die Nutzer entsprechend sensibilisiert sind und vor allem echte Wahlmöglichkeiten existieren;
15. weist darauf hin, dass der nächste Schritt die bewusste Präferenz für umweltfreundliche Verkehrsträger ist. Es ist notwendig, fußgänger- und radfahrerfreundliche Bereiche zu schaffen und sanfte Mobilität sowie öffentliche Verkehrsmittel im Hinblick auf die Zugänglichkeit und Attraktivität von Routen und Verkehrsorganisation räumlich zu bevorzugen. Eine solche Veränderung erfordert jedoch die Koordinierung der raum-, städte- und verkehrspolitischen Maßnahmen sowie eine Mehrebenen-Zusammenarbeit über Verwaltungsgrenzen hinaus, um Platz für Alternativen zum Autoverkehr zu schaffen;
16. fordert die Europäische Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten die Investitionsziele für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs präziser zu formulieren. Es besteht die nachteilige Tendenz, Investitionen in den öffentlichen Verkehr mit dem Ausbau und der Steigerung der Kapazität des Straßennetzes zu verknüpfen. Stattdessen sollte öffentlichen und gemeinschaftlichen Verkehrsmitteln in allen Formen eindeutig Vorrang eingeräumt werden. Immer dann, wenn kein Schienenverkehr möglich ist, sollten Schnellbusdienste und Sonderfahrspuren für Fahrgemeinschaften Vorrang erhalten. Durch geeignete Kontrollregelungen und Rechtsvorschriften sollten solche Praktiken, die den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik zuwiderlaufen, eingeschränkt werden;
17. weist darauf hin, dass wirklich umweltfreundliche Verkehrsträger nicht nur emissionsarm, sondern auch platz-, zeit- und energiesparend sind. Neben dem Fuß- und Radverkehr sind dies der Schienenverkehr oder Schnellbusdienste sowie Sonderfahrspuren für Fahrgemeinschaften. Daher sollten S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen sowie Niedrigemissionsbusse, insbesondere Schnellbusdienste, das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Metropolregionen und größeren Städten bilden;

Mobilität und öffentlicher Verkehr als Kernaufgabe der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften

18. erinnert daran, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs darauf zurückzuführen ist, dass am Wohnort nicht alle Bedürfnisse befriedigt werden können. Ziel der Politik sollte deshalb die Zugänglichkeit aller Waren und Dienstleistungen sein, insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Bildung, Sport, Kultur und soziale Unterstützung, und nicht die Mobilität als

Selbstzweck; weist zugleich darauf hin, dass sich räumliche Veränderungen langfristig vollziehen und dass auf gut funktionierende Verbindungen zwischen Stadt und Land hingearbeitet werden muss, um die Entvölkerung ländlicher Gebiete zu verhindern, und betont, dass jedoch auch Ad-hoc-Korrekturmaßnahmen im Verkehrssystem ergriffen werden müssen;

19. ist der Ansicht, dass das grundlegende Ziel der Raumordnungs- und Verkehrspolitik darin bestehen sollte, maximale Möglichkeiten zur Bedürfnisbefriedigung bei minimalem Verkehrsbedarf sicherzustellen. An zweiter Stelle folgt das Ziel, das Verkehrsaufkommen zu rationalisieren, insbesondere durch einen sinnvollen Verkehrsmix, um die externen Kosten des Verkehrs, die den Gebietskörperschaften entstehen, so gering wie möglich zu halten. Zudem könnte eine Ausweitung von Teleheimarbeit wie während der COVID-19-Pandemie den Arbeitnehmern mehr Flexibilität bei der Wahl ihres Wohnorts einräumen und somit das Potenzial der ländlichen Gebiete aufwerten;
20. stellt fest, dass neuerdings infolge der Ausweitung der Teleheimarbeit aufgrund der COVID-19-Pandemie der tägliche Mobilitätsbedarf über längere Strecken gesunken ist und dieser Trend in Verbindung mit der Verwirklichung von Konzepten wie der 15-Minuten-Stadt verstetigt werden könnte;
21. weist darauf hin, dass Neubaugebiete bzw. neue Siedlungsmuster frühestmöglich in öffentlichen Nahverkehrsnetzen berücksichtigt und daran angebunden werden sollten, denn wenn die Anwohner erst einmal ein Auto angeschafft haben, werden sie es auch nutzen. Die Anwohner neuer Wohngebiete sollten von Anfang an Zugang zum öffentlichen Nahverkehr haben;
22. betont, dass die Suburbanisierung begrenzt werden muss, die in städtischen Randgebieten in einer Entfernung von bis zu einigen Dutzenden Kilometern vom Stadtzentrum rasch voranschreitet. Das Problem ist umso akuter, je größer das betroffene Gebiet ist. Es ist deshalb wichtig, zu einer Siedlungsstruktur zurückzukehren, die auf Verdichtung und einem Netz von Zentren beruht, in denen die zentralen Funktionen in planerisch ausgewiesenen Zentren einer angemessenen Größenordnung angesiedelt sind, die an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angebunden sind; Es ist auch wichtig, neue Wohnbauprojekte in Verbindung mit Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs zu planen;
23. fordert die Europäische Kommission auf, Mittel nicht nur für neue Investitionen in die Organisation des städtischen Verkehrs, sondern auch für die Umgestaltung veralteter und ineffizienter Lösungen bereitzustellen. Diese Investitionen sollten in erster Linie in die Modernisierung der Schienenverkehrssysteme, die Bahnsicherheit und die Digitalisierung fließen, um schnellere, sicherere und günstigere Verkehrssysteme aufzubauen. Gleichzeitig könnten bei den vorgeschlagenen Investitionen Aspekte berücksichtigt werden wie kollisionsfreie Routen für Kraftfahrzeuge in Städten, echte urbane Straßen, die eine effizientere Raumnutzung ermöglichen, die Verringerung des Verkehrsbedarfs, die Erhöhung des Anteils effizienter Verkehrsträger im Verkehrsmix und die Senkung der externen Kosten des Verkehrs. Solche Maßnahmen fördern sowohl eine Entscheidung für den kollektiven Verkehr und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und verringern zudem die Illusion, dass Fahrten aus den Vororten mit dem PKW unkompliziert und billig seien, da deren externe Kosten in Wirklichkeit die Einwohner der Stadt tragen;

Ein angemessener Verkehrsmix und die Internalisierung der externen Kosten als Voraussetzung für eine EU-Finanzierung in den Regionen

24. ist der Auffassung, dass Möglichkeiten der Aufstockung von Investitionen in eine nachhaltige Mobilität erwogen werden sollten, etwa über die Fazilität „Connecting Europe“, den Modernisierungsfonds und die Aufbau- und Resilienzfazilität. Wichtig ist auch, dass die Mobilität mittels Investitionen in Infrastrukturen, die den Zugang zu städtischen Knoten oder Knoten der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) verbessern, erhöht und dass diesen Knoten Priorität beigemessen wird;
25. sieht eine grundlegende Herausforderung darin, den Anteil der Verkehrsbewegungen mittels weniger umweltschädlicher Verkehrsträger zu erhöhen, also solcher Verkehrsträger, die weniger Energie und Raum benötigen. Nachhaltige und innovative Formen der Mobilität könnten daher ein wesentlicher Bestandteil der im Rahmen der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne festgelegten Reformen sein. Dies bedeutet, dass die verschiedenen Verkehrsträger angemessen genutzt werden müssen, um im Einklang mit dem Verursacherprinzip den größtmöglichen Nutzen zu erzielen und die Kosten für die Gesellschaft so gering wie möglich zu halten;
26. dringt darauf, die Arbeiten zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs zum Abschluss zu bringen, damit die Nutzer bei ihrer Verkehrsmittelwahl auch dem Wohl der Gesellschaft Rechnung tragen. Dies gilt insbesondere für die Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten des Straßenverkehrs, die derzeit deutlich zu niedrig veranschlagt werden. Ein diesbezüglich ausgewogeneres Verhältnis wird die verstärkte Nutzung von Verkehrsträgern mit den geringsten externen Kosten wie des Schienenverkehrs sowie von Schnellbusdiensten erheblich begünstigen, die die Grundlage für den öffentlichen Nahverkehr in Metropolregionen bilden sollten;
27. betont, dass die Kostenwettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste sichergestellt sein muss. Da der Autoverkehr die größte Quelle externer Kosten ist, sollte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch eine ausreichend hohe Förderung aus öffentlichen Mitteln sichergestellt werden, die zum Teil durch die Einnahmen aus der Internalisierung der Kosten des individuellen Kraftverkehrs finanziert wird;
28. betont, dass der Schienenverkehr als Rückgrat der regionalen Mobilität in hohem Maße zum territorialen Zusammenhalt beiträgt; fordert verstärkte Investitionen in städtische Eisenbahnknotenpunkte und deren bessere Integration in das TEN-V-Netz, die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen und den Ausbau der Schieneninfrastruktur an den Endpunkten („letzte Meile“), um die Schiene besser in die städtischen und vorstädtischen Mobilitätssysteme zu integrieren³;
29. betont, dass auch andere nachhaltige öffentliche Verkehrsmittel wie Niedrigemissionsbusse unterstützt werden müssen, um Städte zu entlasten, Emissionen zu verringern und die Klimaziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen. Dafür ist es unerlässlich,

³ AdR-Stellungnahme 2633/2020.

wirtschaftliche Anreize für die Erneuerung der Flotte, die Einführung sauberer Technologien und Investitionen in die Infrastruktur zu schaffen (z. B. Sonderfahrspuren für Busse und Fahrgemeinschaften in Ballungsräumen, Verkehrsknotenpunkte, die ein unkompliziertes Umsteigen ermöglichen, Haltepunkte für das Ein- und Aussteigen, Park-and-Ride-Parkplätze usw.);

30. fordert für den öffentlichen Nahverkehr einen höheren Anteil der Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“, dem Kohäsionsfonds und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, ihre schnellere Inanspruchnahme und eine größere Wirkung der Finanzierung auf regionaler und lokaler Ebene. Diese Mittel werden entscheidend für die Umsetzung der operativen und technischen Lösungen auf städtischer Ebene und die Gewährleistung nachhaltiger und umweltfreundlicher Lösungen sein;
31. fordert Unterstützung für die städtische Mobilität und ihre bessere Verbindung mit stadtnahen und ländlichen Gebieten der Metropolregionen, um im nächsten Finanzrahmen 2021–2027 in erster Linie über die regionalen Gebietskörperschaften und ihre operationellen Programme gut funktionierende integrierte öffentliche Verkehrssysteme zu schaffen. Die reichen Erfahrungen, Kenntnisse und Kapazitäten der regionalen Gebietskörperschaften müssen genutzt werden, um ein koordiniertes, wirksames und effizientes Vorgehen zu gewährleisten;
32. befürwortet in diesem Zusammenhang die Förderfähigkeit eines nachhaltigen umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Ziels „ein grüneres, CO₂-armes Europa durch Förderung von sauberen Energien und einer fairen Energiewende, von grünen und blauen Investitionen, der Kreislaufwirtschaft, der Anpassung an den Klimawandel, der Risikoprävention und des Risikomanagements“ (PZ 2) im Rahmen der Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds – Vorschlag COM(2018) 372 final der Kommission (geändert durch COM(2020) 452 final), die dazu beitragen wird, die Luftqualität zu verbessern und Lärm zu reduzieren, und die die Metropolregionen bei der Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals und beim Erreichen der Klimaneutralität erheblich unterstützen wird;

Qualität öffentlicher Verkehrsdienstleistungen, Antizipation von Krisensituationen und Sicherheit bei Bedrohungen, einschließlich Pandemien

33. weist darauf hin, dass hohe Standards für die Qualität des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden müssen, damit dieser im Wettbewerb mit dem individuellen Kraftverkehr bestehen kann. Entscheidende Faktoren dafür sind unter anderem: räumliche Zugänglichkeit, Betriebszeiten und Takte, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Wettbewerbsfähigkeit in Bezug auf die Reisezeit, Existenz von Direktverbindungen bzw. unkomplizierte Umsteigemöglichkeiten sowie Komfort und Sicherheit der Verkehrsmittel;
34. weist darauf hin, dass in den Metropolregionen beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel infolge der durch die COVID-19-Pandemie verursachten kritischen Lage eine Trendumkehr stattfinden könnte. Die Bürger favorisieren wieder das Auto, und die Fahrzeuge der Pendler sind häufig nur mit einer Person besetzt. Die Metropolregionen ihrerseits müssen erheblich in vorbeugende Hygienemaßnahmen in öffentlichen Verkehrsmitteln investieren. Die damit

verbundenen höheren Ausgaben haben jedoch nicht zu steigenden Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr geführt, vielmehr haben die Metropolregionen einen großen Teil der Fahrpreiseinnahmen verloren. Gleichzeitig stehen die Metropolregionen vor einem bedeutenden Schwund ihrer Regionalhaushalte infolge der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Finanzierungslücke im öffentlichen Sektor. Deshalb muss die Haushaltslücke der Metropolregionen kompensiert und aus der Erfahrung gelernt werden, um resiliente öffentliche Verkehrssysteme zu entwickeln, die in einer nächsten Krise eine faire Alternative bieten;

35. fordert den Einsatz des Fonds für einen gerechten Übergang, um Städte und Metropolregionen beim Umstieg auf einen emissionsfreien Nahverkehr zu unterstützen;
36. empfiehlt EU-weite gemeinsame öffentliche Ausschreibungen auch für saubere Kleinbusse zur Beförderung von insbesondere älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen und Schulkindern, für die bedarfsgerechtere Lösungen benötigt werden. Diese Kleinbusse sind kostspieliger je Personenkilometer als größere Fahrzeuge und haben längere Abschreibungszeiten, sind aber genauso wichtig für ein vollständig sauberes öffentliches Verkehrsnetz;
37. weist darauf hin, dass die räumliche, organisatorische und tarifliche Integration des öffentlichen Verkehrs entscheidend für dessen Effizienz ist. Dies ist insbesondere in Metropolregionen, Hauptstadtregionen und größeren städtischen Ballungsräumen wichtig, in denen der Pendelverkehr, der innerstädtische Verkehr, der Vorort- und Lokalverkehr und zudem der nationale Verkehr und der Flugverkehr zusammenkommen, aber auch in ländlichen Gebieten, wo vor allem die Taktzeiten des öffentlichen Verkehrs problematisch sein können. Integration bedeutet gemeinsame Tarifsysteme und ein besserer Betriebsverbund zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsunternehmen, die in derselben Metropolregion tätig sind, einschließlich Schienenverkehrsunternehmen. Die Integration betrifft auch die sanfte Mobilität, den einfachen Zugang zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel für Menschen ohne Kraftfahrzeug und im Falle von Haltestellen der Bahn in weniger dicht bebauten Vorstädten auch für den individuellen Kraftverkehr;
38. unterstreicht, dass ferner Bahnhofseinrichtungen verbessert und intelligente Verkehrsknotenpunkte geschaffen werden müssen, die sowohl als logistische Schnittstellen als auch als Treffpunkte dienen und ein angenehmes Umfeld für das Wechseln von Verkehrsmitteln wie auch für menschliche Interaktionen bieten;
39. weist die Europäische Kommission darauf hin, dass die Zusammenarbeit zwecks europäischer Informationen über den öffentlichen Verkehr in Zusammenarbeit mit den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel beschleunigt werden muss. Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollten auch unter Nutzung der Websites einzelner regionaler Verkehrsbetreiber, leichter zu planen und durchzuführen sein;
40. empfiehlt der Europäischen Kommission, in Zusammenarbeit mit den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel einen europaweiten Rahmen festzulegen und zu erlassen, der eine effiziente Nutzung des öffentlichen Verkehrs in den europäischen Städten ermöglicht. Es sollten verschiedene Möglichkeiten, die langfristig nachhaltig sind, in Betracht gezogen werden;

41. weist die Europäische Kommission auf die Möglichkeit hin, in Zusammenarbeit mit den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel einen europaweiten Rahmen für die Kombination von Bahnfahrkarten mit Fahrkarten für den städtischen Nahverkehr in den Ausgangs- und Zielstädten zu entwickeln (z. B. über einen Zuschlag). Für die Nutzer wären eine gemeinsame Plattform oder mobile Anwendung und ein gemeinsames Zahlungssystem von großem Vorteil. Solche Lösungen werden bereits in verschiedenen Mitgliedstaaten praktiziert, und die Einführung einer solchen Möglichkeit in der gesamten Europäischen Union würde die Planung einer Reise vereinfachen;
42. fordert eine grundsätzliche Lösung für das Problem ungerechtfertigt hoher Gebühren für Verkehrsunternehmen und somit auch für Fahrgäste, die von den Schienennetzbetreibern beim Überschreiten einer Landesgrenze innerhalb der EU erhoben werden. Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die tatsächlichen technischen Kosten für den Wechsel des Netzes, sofern solche anfallen. Andernfalls sollten sie abgeschafft werden. Dies ist eine der Grundvoraussetzungen für die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit von Schienenfernverkehrsdiensten, die wiederum dazu beiträgt, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in den Städten, die Reiseziel sind, zu erhöhen;

43. betont, dass europaweite Standards für die Prävention, die Erkennung spezifischer Bedrohungen, einschließlich Pandemien, und Verfahren entwickelt werden müssen, um im Falle solcher Bedrohungen einen sicheren Personenverkehr zu gewährleisten. Bei den laufenden Arbeiten an der *umfassenden Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität*, die das *Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“* ersetzt, sollten die Erfahrungen und Beispiele bewährter Maßnahmen genutzt werden, die in vielen Regionen und Städten in der EU zur Bekämpfung der Auswirkungen von COVID-19 ergriffen wurden.⁴

Brüssel, den 10. Dezember 2020

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos TZITZIKOSTAS

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr BLÍŽKOVSKÝ

⁴ Gemäß dem Fahrplan findet eine öffentliche Konsultation zur *Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität* statt (Vorlage der Stellungnahme bis 23.9.2020) (Ref. Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

II. VERFAHREN

Titel	Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr in Städten und Metropolregionen
Referenzdokument(e)	–
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe b Ziffer ii der Geschäftsordnung des AdR
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	–
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	24. April 2020
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Adam STRUZIK (PL/EVP), Marschall der Woiwodschaft Mazowieckie (Masowien)
Analysevermerk	20. Mai 2020
Prüfung in der Fachkommission	24. September 2020
Annahme in der Fachkommission	25. September 2020
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	einstimmig angenommen
Verabschiedung im Plenum	10. Dezember 2020
Frühere Stellungnahme(n) des AdR	Stellungnahme (CDR 90/2014) zum Paket zur Mobilität in der Stadt Stellungnahme (CDR 1813/2026) zum Thema „Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr“ Stellungnahme (CDR 6151/2017) zum Thema „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität“ Stellungnahme (CDR 1896/2019) zum Thema „Die Herausforderungen für die Metropolregionen und ihre Position in der künftigen Kohäsionspolitik nach 2020“
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–