



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss

# STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

## Neuer europäischer Rahmen für urbane Mobilität

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität  
[COM(2021) 811 final]

**TEN/766**

Berichterstatter: **Mateusz SZYMAŃSKI**

[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

**DE**

Befassung	Europäische Kommission, 21/01/2022
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	07/04/2022
Verabschiedung im Plenum	18/05/2022
Plenartagung Nr.	569
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	203/1/8

## 1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt die Mitteilung der Kommission zum europäischen Rahmen für urbane Mobilität. Das Dokument ist höchst aktuell, bedenkt man die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem erforderlichen Umweltschutz sowie infolge der COVID-19-Pandemie, die in Bezug auf die Mobilität und im weiteren Sinne das Leben und die Arbeit in der Stadt zu einem Umdenken geführt hat. Es ist notwendig, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Umweltschutz und einer inklusiven Mobilität in der Stadt herzustellen. Die erforderliche Senkung der Emissionen sollte nicht zur Einschränkung der Mobilität und zur verkehrsbezogenen Ausgrenzung führen.
- 1.2 Der EWSA weist darauf hin, dass das Recht auf Mobilität als eines der grundlegenden Menschenrechte anzusehen ist, das auch in der europäischen Säule sozialer Rechte verankert ist. Er fordert deshalb weitreichende Maßnahmen der EU für einen inklusiven städtischen Verkehr. Mobilität sollte als ein Faktor angesehen werden, der die Gleichstellung, vor allem aber die Chancengleichheit fördern kann.
- 1.3 Der EWSA fordert die Vertreter der Behörden auf den verschiedenen Ebenen auf, unter Einbeziehung der Vertreter der Zivilgesellschaft und der Bürger bei der Verbesserung der Mobilität nicht nur in den Städten, sondern generell in städtischen funktionalen Räumen (einschließlich stadtnaher Gebiete und des ländlichen Raums) zusammenzuarbeiten. Vor allem fordert er die Erstellung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (sustainable urban mobility plan – SUMP) und von Plänen für nachhaltige städtische Logistik (sustainable urban logistics plan – SULP) sowie eine Raumplanung, die über Stadtgrenzen hinausgeht. Dies sollte auch bei der Überarbeitung der TEN-V in Bezug auf städtische Knotenpunkte berücksichtigt werden. Nach Ansicht des EWSA sollten diese Hubs als zentrale Anlaufstellen fungieren.
- 1.4 Darüber hinaus fordert der EWSA einen partizipativen Ansatz für das Planungsverfahren. Nach Ansicht des Ausschusses kann nur die Einbeziehung aller Akteure im Bereich des Verkehrs in der Stadt zu einem Wandel in die gewünschte Richtung führen. Der EWSA begrüßt deshalb den Vorschlag zur Änderung der Zusammensetzung der Expertengruppe für urbane Mobilität und ihre Öffnung über die öffentliche Verwaltung hinaus. Er schlägt vor, ihren Kreis der Mitglieder auszuweiten und auch Vertreter verschiedener gesellschaftlicher Gruppen und mit unterschiedlichem Hintergrund in die Gruppe einzubeziehen, insbesondere junge Menschen. Er wünscht darüber hinaus, in die Arbeiten der Gruppe eingebunden zu werden. Zugleich ist er der Ansicht, dass ein solcher Ansatz dazu beitragen könnte, SUMP und SULP breiter bekannt zu machen. Der EWSA betont ferner die Bedeutung von Maßnahmen zur Sensibilisierung von Fahrgästen und Unternehmen für Angebote der städtischen Mobilität und der städtischen Logistik, insbesondere die Optimierung der Nutzung von Pkw. Bildung und eine umfassende Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Institutionen und Organisationen sind außerordentlich wichtig.
- 1.5 Besonders wichtig ist es, eine angemessene langfristige Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten der EU und die lokalen Gebietskörperschaften werden aufgefordert, eigene Mittel bereitzustellen, was neben der Erstellung von SUMP und SULP den politischen Willen zur Einleitung von Veränderungen in

diesem Bereich unter Beweis stellen würde. Es sollte erwogen werden, für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der EU-Fonds konkrete Mittel bereitzustellen.

- 1.6 Der EWSA betont, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Arbeit im Bereich der Mobilität in der Stadt attraktiver zu machen, vor allem beim öffentlichen Verkehr, der unter Personalmangel und Überalterung der Beschäftigten leidet. Es müssen Lösungen entwickelt werden, wie die Beschäftigungsbedingungen mithilfe des sozialen Dialogs verbessert werden können. Dies betrifft auch Arbeitnehmer, die über digitale Plattformen tätig sind, die mobilitätsbezogene Dienstleistungen anbieten. Der EWSA erinnert an den Vorschlag der Kommission, die Arbeitsbedingungen auf Online-Plattformen zu verbessern. Es sollte für eine wirksame Umsetzung der Richtlinie gesorgt werden.
- 1.7 Der EWSA würdigt die besondere Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Mobilität in der Stadt und in stadtnahen Gebieten, der durch hochwertige und gut zugängliche Dienstleistungen gekennzeichnet sein muss. Gerade unter den Bedingungen der derzeitigen Gesundheitslage ist die Sicherheit von besonderer Bedeutung. Deshalb fordert der EWSA weitreichende Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist umso wichtiger, als der öffentliche Verkehr einen besonderen Beitrag zur Verbesserung der Chancengleichheit leistet.
- 1.8 Die Digitalisierung bringt sowohl Chancen als auch Risiken mit sich. Der EWSA weist darauf hin, welches Potenzial in digitalen Lösungen steckt, und unterstützt deren Entwicklung. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die neuen Mobilitätsinstrumente nicht den Zugang zur Mobilität für die Menschen einschränken, die sie aus verschiedenen Gründen nicht nutzen können bzw. dazu nicht in der Lage sind. Die Verbesserung der digitalen Kompetenzen und der Sicherheit im digitalen Umfeld sind deshalb von besonderer Bedeutung. Der EWSA fordert darüber hinaus die Wahrung von Transparenz und demokratischer Governance im Bereich der Daten, die über die digitalen Anwendungen erfasst werden.
- 1.9 Der EWSA unterstützt die Bemühungen um die Schaffung zuverlässiger und vergleichbarer Mobilitätsindikatoren. Empfohlen wird, in erster Linie die im UN-Nachhaltigkeitsziel 11 genannten Indikatoren zu verwenden. Es muss klar sein, dass die Erfassung und Aufbereitung von Daten einen erheblichen Aufwand für die Verwaltung bedeutet. Der EWSA empfiehlt deshalb, die verschiedenen Verwaltungsebenen dabei zu unterstützen.

## 2. **Einleitung**

- 2.1 Statistiken zur urbanen Mobilität veranschaulichen das Ausmaß der Herausforderung, die der Wandel des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsoptionen mit sich bringt.<sup>1</sup> Die Menschen in den Städten hängen an ihren Autos. Dies hat gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Folgen. Die Größe der Herausforderung, die die Umstellung auf eine nachhaltige Mobilität bedeutet, wurde auch vom Europäischen Rechnungshof hervorgehoben, der in seinem Bericht feststellte: „Insbesondere ist kein eindeutiger Trend hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern festzustellen“<sup>2</sup>.
- 2.2 In ihrer Mitteilung schlägt die Kommission entschlosseneren Maßnahmen für ein neues Mobilitätskonzept in Städten vor. Wie die Kommission feststellt, geht es darum, nicht mehr das Ziel des reibungslosen Verkehrsflusses in den Mittelpunkt zu stellen, sondern eine nachhaltigere Beförderung von Personen und Gütern anzustreben.
- 2.3 Dazu gehören nach Auffassung der Kommission der Ausbau der Strukturen des kollektiven Verkehrs, darunter des öffentlichen Verkehrs, bessere Optionen für eine aktive Mobilität, eine effiziente emissionsfreie urbane Logistik sowie Lieferungen auf der letzten Meile. Eine mithilfe der Digitalisierung umgesetzte Multimodalität ist dabei von entscheidender Bedeutung. Ziel ist eine bessere Anbindung städtischer und stadtnaher Gebiete sowie die Steigerung der Effizienz.
- 2.4 Die Mitteilung ist vor dem Hintergrund sowohl der Energiewende als auch des digitalen Wandels zu sehen. Mit Blick auf den Verkehr soll zu ihrer Umsetzung ein verstärkter Ansatz für städtische Knotenpunkte in den TEN-V, darunter die Förderung der Multimodalität im Personen- und Güterverkehr beitragen. Dies bedeutet auch die umfassende Ausschöpfung der Chancen, die die Digitalisierung bietet.

## 3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der EWSA schließt sich den Bemerkungen und Empfehlungen der Kommission an. Städte und urbane Mobilität müssen sich weiterentwickeln und an die neuen Gegebenheiten anpassen. Die Mobilität in der Stadt wird zu Recht als umfassendes Konzept angesehen, das das gesamte Leben einer Stadt umfasst und die Verwirklichung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele ermöglichen soll. Dies ist wichtig, wenn man die Schwierigkeiten bedenkt, mit denen der Verkehrssektor infolge der COVID-19-Pandemie konfrontiert ist. Zugleich betrachtet der EWSA den öffentlichen Verkehr als Element einer Politik, die Ungleichheiten, vor allem Chancengleichheit, abzubauen hilft.
- 3.2 Für den EWSA gehört die Mobilität zu den Grundrechten. Dies ergibt sich aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, in der es heißt, dass jeder Mensch das Recht hat, sich frei zu bewegen. Daneben sei auch auf die europäische Säule sozialer Rechte verwiesen, nach der jeder

---

<sup>1</sup> <https://www.eiturbanmobility.eu/>.  
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_mobility\\_statistics#Distance\\_covered](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics#Distance_covered).

<sup>2</sup> Europäischer Rechnungshof, Sonderbericht Nr. 06/2020: Nachhaltige urbane Mobilität in der EU: Ohne das Engagement der Mitgliedstaaten sind keine wesentlichen Verbesserungen möglich.

„das Recht auf Zugang zu essenziellen Dienstleistungen wie [...] Verkehr“ hat. Ungeachtet dessen stellt der EWSA fest, dass die Infrastruktur der Mobilität in der Stadt derzeit nicht in gleichem Maße für alle zugänglich ist. Der Verkehr muss so inklusiv wie möglich gestaltet werden.

- 3.3 Der EWSA würdigt den Beitrag der Kommission zur Verbesserung der Mobilität in der Stadt. Er ist sich jedoch bewusst, dass die Entscheidungen in erster Linie auf den Schultern der lokalen Gebietskörperschaften und der Mitgliedstaaten ruhen. Deshalb fordert er aktive Maßnahmen zum Ausbau der Mobilität, auch im Hinblick auf SUMP und Sulp, deren Entwicklung unter anderem durch einen Mangel an politischem Willen behindert wird. Der EWSA betont, dass die Verwaltungen auf den unterschiedlichen Entscheidungsebenen zusammenarbeiten und dabei auch die zivilgesellschaftlichen Organisationen und die Bürgerinnen und Bürger einbeziehen müssen. Zugleich fordert er die Mitgliedstaaten auf, eigene Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung der Mobilitätsinfrastruktur in den Städten zur Verfügung zu stellen. Es sollte erwogen werden, für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der EU-Fonds konkrete Mittel bereitzustellen.
- 3.4 Der EWSA teilt die Auffassung der Kommission zu SUMP und Sulp. Leider haben viele Städte in der EU immer noch keine derartigen Pläne, was darauf hindeuten könnte, dass deren Erstellung mit erheblichem finanziellen und organisatorischen Aufwand verbunden ist. Die Vorschläge der Kommission gehen in die richtige Richtung. Auch der EWSA wird Maßnahmen ergreifen, um diese Instrumente bekannter zu machen. Der EWSA spricht sich auch für die Förderung dieser Pläne in Bezug auf Unternehmen aus. Wichtig ist, dass die Pläne den aktuellen Entwicklungen Rechnung tragen. Wenn sich die Situation langfristig nicht wesentlich verbessert, sollte erwogen werden, die Aufstellung von SUMP und Sulp unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips verbindlich vorzuschreiben.
- 3.5 In der Mitteilung wird dem Umweltschutz im Zusammenhang mit der Entwicklung des städtischen Verkehrs viel Aufmerksamkeit gewidmet. Dabei muss ein angemessenes Gleichgewicht gewahrt werden. Die erforderliche Senkung der Emissionen sollte nicht zur Einschränkung der Mobilität und zur verkehrsbezogenen Ausgrenzung führen. Der EWSA schlägt vor, vor allem die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge zu fördern und Unternehmen, Organisationen der Zivilgesellschaft und Verbraucher beim Kauf solcher Fahrzeuge zu unterstützen. Parallel dazu sollte das gesamte Spektrum der Mobilitätsoptionen aufgezeigt werden, durch die die Notwendigkeit der Nutzung eines privaten Pkw vollständig oder teilweise verringert wird.
- 3.6 Eine angemessene Raumplanung ist von entscheidender Bedeutung. Wichtig ist, Mobilitätstrends zu beobachten und angemessene räumliche Reserven für die Entwicklung neuer Arten der Fortbewegung sowie für den Ausbau öffentlicher Verkehrsnetze zu schaffen. Für eine zufriedenstellende Lebensqualität in vom Stadtzentrum entfernten Gebieten muss eine angemessene Infrastruktur für die dort lebenden Menschen geschaffen werden. Es gilt, die Geschäftsmodelle für die neuen Formen der Mobilität an die städtische Infrastruktur anzupassen. Reicht das Potenzial einer Stadt nicht aus, müssen Partnerschaften unterstützt werden, in deren Rahmen Trends bei der Entwicklung der Mobilität in den Städten und ihre

Umsetzung in der EU und auf globaler Ebene beobachtet werden. Der EWSA wird derartige Maßnahmen unterstützen.

- 3.7 Es wird empfohlen, dass die Städte und stadtnahen Gebiete sowie der ländliche Raum bei der Erarbeitung von SUMP und Sulp für groß angelegte Funktionsräume zusammenarbeiten, um Suburbanisierung und einer chaotischen Raumentwicklung entgegenzuwirken.
- 3.8 Der EWSA teilt die in der Mitteilung vertretene Auffassung, dass die städtischen TEN-V-Knoten für den Personen- und Güterverkehr gestärkt werden müssen und dass diese Aspekte Teil der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung sein sollten. Er betont in diesem Zusammenhang, dass sich die Städte nicht isoliert von den umliegenden Gebieten entwickeln können. Es ist deshalb außerordentlich wichtig, dass es zwischen Städten und stadtnahen Gebieten, auch im ländlichen Raum, Verkehrsverbindungen gibt, die eine bequeme Mobilität sowie die umfassende Nutzung des Potenzials der einzelnen Gebiete und ihrer Einwohner ermöglichen. Nach Ansicht des EWSA sollten diese Hubs als zentrale Anlaufstellen fungieren. Sie sollten nicht nur dazu dienen, die Art und Weise der Mobilität im engeren Sinne zu verändern, sondern auch einen umfassenden Verkehrsdienst, einschließlich Informationen für die Fahrgäste, sowie Dienstleistungen und Produkte im Zusammenhang mit dem Verkehr, einschließlich des Güterverkehrs, bereitzustellen. Nach Ansicht des EWSA können Haltepunkte der Bahn in dieser Hinsicht eine besondere Rolle spielen.
- 3.9 Der EWSA teilt die Auffassung, dass die Emissionen des Güterverkehrs gesenkt werden müssen, etwa durch die Erarbeitung von Sulp, wobei der Schwerpunkt auf der Entwicklung nachhaltiger Lösungen und der Verbesserung der Multimodalität mit Blick auf emissionsfreie Lösungen, Technologien und Fahrzeuge liegen muss. Der EWSA betont, dass sich dabei öffentliche und private Akteure engagieren müssen und dass passende Lösungen für zeitweise auftretende Probleme nötig sind.
- 3.10 Eine Herausforderung für den Sektor wird es sein, die erforderlichen Arbeitskräfte zu gewinnen. Zu den derzeitigen Problemen gehört u. a. das relativ hohe Alter der Beschäftigten. Zugleich ist das Interesse an einer Beschäftigung im öffentlichen Nahverkehr in den Städten gering. Hier fehlen Arbeitskräfte, was sich auf die Qualität der erbrachten Dienstleistungen niederschlägt. Andererseits hat die COVID-19-Pandemie deutlich vor Augen geführt, dass die Beschäftigten dieses Sektors systemrelevant sind und das kontinuierliche Funktionieren der gesamten Gesellschaft gewährleisten. Deshalb muss auch die Attraktivität der Arbeit in diesem Sektor erhöht werden, und zwar durch gute und gerechte Beschäftigungsbedingungen. Darüber hinaus ist es sehr wichtig, dass die Erziehung zur nachhaltigen Mobilität in die Lehrpläne der Schulen aufgenommen und bei der Jugendarbeit berücksichtigt wird und dass die Bildungsprogramme für junge Menschen attraktiver und interaktiver gestaltet werden, auch im Rahmen von Erasmus+. Diesbezügliche Lösungen sind im Rahmen des sozialen Dialogs zu entwickeln.
- 3.11 Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Bereich der Verkehrsdienste in Städten muss bei der Auswahl des besten Angebots ein breites Spektrum an gesellschaftlichen und ökologischen Kriterien angelegt werden. Dabei sind die Auflagen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen.

- 3.12 Der öffentliche Verkehr ist für die Entwicklung der Mobilität von entscheidender Bedeutung. Sein Ausbau sollte deshalb unterstützt werden, etwa durch die Festlegung von Zielen für den öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren. Auch Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit, Sicherheitsgefühl, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind in diesem Zusammenhang wichtig. Zugleich muss das Vertrauen in den städtischen Verkehr in Bezug auf die gesundheitliche Sicherheit gestärkt werden, insbesondere in Gesundheitskrisen wie der COVID-19-Pandemie. Wichtig ist auch, dass die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht mit Armut assoziiert wird. Unbedingt zu berücksichtigen ist ferner die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Chancengleichheit, unter anderem der Geschlechter. Der EWSA fordert die Schaffung eines langfristigen Rahmens für die finanzielle Unterstützung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr.
- 3.13 In der Mitteilung wird auf Fragen im Zusammenhang mit dem Modell Mobilität als Dienstleistung hingewiesen. In diese Richtung sollte die Entwicklung gehen, denn sie bietet erhebliche Möglichkeiten zur Erzeugung einer umfassenden Menge an Daten. Allerdings herrscht die Sorge, dass die von der Anwendung erfassten Daten möglicherweise auch für unzulässige Zwecke verwendet werden könnten. Es sollte ein geeigneter Rechtsrahmen geschaffen werden, der die Einhaltung der demokratischen Grundsätze der Transparenz bei der Verwaltung des städtischen Verkehrs gewährleistet. Dazu ist eine öffentliche Kontrolle nötig. Darüber hinaus benötigen die Gebietskörperschaften Unterstützung bei der Entwicklung KI-gestützter Technologien. Der EWSA betont, dass die Entwicklung moderner digitaler Instrumente im Bereich der Mobilität nicht dazu führen darf, dass die Menschen ausgegrenzt werden, die diese Technik nicht nutzen können. Die digitalen Kompetenzen in der Gesellschaft müssen ausgebaut werden.
- 3.14 Der EWSA betont die Bedeutung der Sensibilisierung und Aufklärung über moderne Mobilität. Den Bewohnern der Städte muss gezeigt werden, welche Vorteile es hat, auf die Nutzung des eigenen Pkw zugunsten anderer Formen der Beförderung zu verzichten. Besonders wichtig ist die Optimierung der Pkw-Nutzung. Neben den Einrichtungen und Initiativen der EU spielen die Organisationen und Netze der Zivilgesellschaft<sup>3</sup> in dieser Hinsicht eine wichtige Rolle. Ein erfolgreiches Beispiel ist CIVITAS. Der EWSA schlägt auch vor, den Städtetourismus zu fördern, bei dem nachhaltige Mobilitätsformen zum Tragen kommen.
- 3.15 Der EWSA erklärt sein Interesse an einer Mitarbeit in der Expertengruppe für urbane Mobilität. Er teilt die Auffassung, dass die Zusammensetzung und die Arbeitsweise dieser Gruppe überarbeitet werden müssen. Dass die Gruppe über die Verwaltung hinaus erweitert werden soll, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Empfohlen wird, die Zusammensetzung der Gruppe zu diversifizieren, so dass unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen und Vertreter verschiedener Bereiche einbezogen werden. Die vorstehenden Erwägungen können auch auf andere Gremien angewandt werden, die sich auf diverser Ebene mit Mobilitätsfragen befassen.
- 3.16 Der EWSA unterstützt zudem die Vorschläge der Kommission zur Vereinheitlichung der Indikatoren für die urbane Mobilität. Erwähnenswert ist, dass in der Mitteilung auf das Nachhaltigkeitsziel 11 verwiesen wird, in dem gefordert wird, Städte und Siedlungen bis 2030

---

<sup>3</sup> Etwa EIT Urban Mobility oder Städteverbände.

inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten. Zu betonen ist, dass konkrete Ziele als Richtschnur für die EU-Politik in diesem Bereich und für die Gestaltung von Indikatoren dienen können. Diese Ziele müssen vergleichbar und aktuell sein. Auch der EWSA fordert deshalb die Unterstützung der Dienststellen, die für die Erhebung von Daten und die Erstellung von Statistiken auf verschiedenen Ebenen zuständig sind. Er empfiehlt, die Indikatoren für nachhaltige Mobilität in der Stadt (SUMI)<sup>4</sup> als Grundlage für weitere Arbeiten und für die Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Arbeit mit diesem Instrument zu verwenden.

#### 4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Der EWSA weist ferner darauf hin, dass allen Fahrgästen zugängliche Fahrgastinformationen integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrs sein sollten. Die Vielzahl an Tarifen und Zonen sowie die Vielfalt der dafür erforderlichen Fahrscheine erschweren eine reibungslose Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft insbesondere die Menschen, die sich nur kurz in einer Stadt aufhalten. Der EWSA spricht sich für die Einführung einfacher und klarer Tarife aus.
- 4.2 Für viele junge Menschen ist ein umfassender Wandel der Perspektive, der sich auf eine gesunde, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität konzentriert, eine Priorität<sup>5</sup>. Der EWSA regt deshalb an, Anstrengungen zu unternehmen, um ein strukturierteres Engagement junger Menschen in Klima- und Nachhaltigkeitsfragen in den politischen Verfahren und Entscheidungsprozessen der EU<sup>6</sup> zu entwickeln und Initiativen wie DiscoverEU fortzusetzen.
- 4.3 Die Europäische Kommission verweist in ihrer Mitteilung zu Recht auf die Arbeit über digitale Plattformen, auch im Bereich der Mobilität. In den letzten Jahren ist diesbezüglich eine Reihe von Problemen und Herausforderungen zutage getreten, unter anderem bezüglich der Beschäftigungsbedingungen. Der EWSA erinnert an den Vorschlag der Kommission, die Arbeitsbedingungen auf Online-Plattformen zu verbessern. Es sollte für eine wirksame Umsetzung der Richtlinie gesorgt werden.
- 4.4 Der EWSA verweist auf den Einzelhandel, der einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele im Bereich der Mobilität in der Stadt leisten kann, sofern die Grundzüge des Modells der wohnortnahen Versorgung durch den Einzelhandel berücksichtigt werden, insbesondere bei Produkten der Grundversorgung. Der lokale Handel sollte stärker auf Nachhaltigkeit setzen. Es sollten auch neue Trends verfolgt werden, wie z. B. die Mobilität aus der Luft, die eine neue Qualität bei Mobilitätsdiensten mit sich bringen kann.

---

4 <https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>.

5 Youth Position Paper, Vienna 2021 <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/the-pep.html>.

6 [ABl. C 429 vom 11.12.2020, S. 44](#).

- 4.5 In der Mitteilung wird die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger genannt, der ebenfalls einen Beitrag zur Ökologisierung des städtischen und des Güterverkehrs der letzten Meile leisten kann. Hier möchte der EWSA auf seine Stellungnahme zu NAIADES III<sup>7</sup> verweisen, in der Empfehlungen für diesbezügliche Lösungen unterbreitet werden. Darin wird unter anderem darauf hingewiesen, dass für die Voraussetzungen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in Städten gesorgt werden muss. Dazu gehört etwa, dass geeignete Infrastrukturen geschaffen werden und dass dem öffentlichen Verkehr zu Wasser derselbe hohe Stellenwert eingeräumt wird wie dem öffentlichen Verkehr zu Lande.

Brüssel, den 18. Mai 2022

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

---

---

<sup>7</sup> [ABl. C 194 vom 12.5.2022, S. 102.](#)