

I

(Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

AUSSCHUSS DER REGIONEN

79. PLENARTAGUNG 21./22. APRIL 2009

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt“

(2009/C 200/01)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- bedauert, dass die Europäische Kommission den angekündigten Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt bislang nicht vorgelegt hat, da dies den Spielraum zur Ausgestaltung der Politik für städtische Mobilität einschränken könnte;
- begrüßt die zahlreichen Initiativen zur Städtepolitik auf EU-Ebene und den bisherigen Einsatz von EU-Fördermitteln zur Finanzierung einer breiten Palette an einschlägigen Maßnahmen und ist daher der Auffassung, dass über das Grünbuch hinausgegangen und die politische Reichweite der Maßnahmen zur Förderung der Mobilität in der Stadt vergrößert werden muss;
- betont die Bedeutung der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmechanismen sowie Mechanismen zur Sicherstellung einer effizienten Zusammenarbeit und plädiert daher für ein Modell, in dem städtische Mobilitätspläne mittels nachhaltiger langfristiger öffentlich-öffentlicher bzw. öffentlich-privater Vereinbarungen, so genannter Mobilitätsvereinbarungen, durchgeführt werden;
- fordert die Europäische Kommission auf, ein Finanzierungsinstrument für städtische Gebiete und Ballungsräume als Anreiz zur Erstellung von Mobilitätsplänen zu schaffen. Die Regionen und städtischen Gebiete sollten über einen direkten Zugang zu diesem Finanzinstrument verfügen und nicht erst die Genehmigung ihres Mitgliedstaates einholen müssen. Die städtischen Mobilitätspläne sollten in den Zuständigkeitsbereich der Städte selbst fallen;
- fordert die Europäische Kommission außerdem auf, diesem Prozess durch die Schaffung von Finanzierungsanreizen, die Konzipierung von Auszeichnungssystemen und den Austausch bewährter Verfahren einen Mehrwert zu verleihen. Der AdR hat in seiner Stellungnahme zu dem Grünbuch vorgeschlagen, dass die EU entsprechend dem EU-weiten Konzept der „blauen Flagge“ aufgrund bestimmter Indikatoren eine Kennzeichnung an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben könnte.

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

Referenzdokument

Befassung durch das Europäische Parlament am 10. März 2009

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Zentrale Aussagen

1. bedauert, dass die Europäische Kommission den angekündigten Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt bislang nicht vorgelegt hat, da dies den Spielraum zur Ausgestaltung der Politik für städtische Mobilität einschränken könnte;
2. begrüßt die Entscheidung des Europäischen Parlaments, einen Initiativbericht auszuarbeiten und den Ausschuss zu diesem Thema zu befassen;
3. begrüßt die zahlreichen Initiativen zur Städtepolitik auf EU-Ebene und den bisherigen Einsatz von EU-Fördermitteln zur Finanzierung einer breiten Palette an einschlägigen Maßnahmen und ist daher der Auffassung, dass über das Grünbuch hinausgegangen und die politische Reichweite der Maßnahmen zur Förderung der Mobilität in der Stadt vergrößert werden muss. Angesichts der potenziellen positiven Auswirkungen einer verbesserten und nachhaltigen Mobilität in der Stadt und in den Ballungsgebieten auf die Lebensqualität der Unionsbürger in städtischen Gebieten, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen sowie die Wettbewerbsfähigkeit sollte die EU ihre politischen Anstrengungen in diesem Bereich erneuern. Es gilt, einen kohärenten Fahrplan aufzustellen; im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollte die EU Maßnahmen der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fördern und in diesem Sinn die Verbreitung bewährter Verfahren, den Erfahrungsaustausch sowie Forschung und technologische Entwicklung unterstützen;
4. erkennt an, dass die EU die Forschung in den Bereichen städtische Mobilität, öffentliches Verkehrsmanagement und Umweltfragen bereits in großem Maße unterstützt, und hat in seiner Antwort auf das Grünbuch der Europäischen Kommission „*Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt*“ den möglichen langfristigen Mehrwert der Förderung von städtischen Mobilitätsplänen nach dem Vorbild französischer und deutscher Städte betont, die von Städten in der gesamten EU übernommen werden könnten, um Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung anzugehen, spricht sich allerdings für eine stärkere Einbindung der Städte bei EU-geförderten Forschungsvorhaben in den Bereichen städtische Mobilität, öffentliches Verkehrsmanagement und Umweltfragen aus. Dies kann durch eine entsprechende Ausgestaltung der Forschungsprogramme geschehen;
5. betont die Bedeutung der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmechanismen sowie Mechanismen zur Sicherstellung einer effizienten Zusammenarbeit und plädiert daher für ein Modell, in dem städtische Mobilitätspläne mittels nachhaltiger

langfristiger öffentlich-öffentlicher bzw. öffentlich-privater Vereinbarungen, so genannter Mobilitätsvereinbarungen, durchgeführt werden. Diese Mobilitätsvereinbarungen sollten mit privaten Mitteln sowie über lokale, regionale und nationale Programme finanziert werden können;

6. ist der Ansicht, dass der EU die Aufgabe zukommt, in dieser Frage in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank innovative Finanzinstrumente zu konzipieren, mit denen die notwendige Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität und Investitionen in Fahrzeuge mit geringem CO₂-Ausstoß finanziert werden können. Die bisher durchgeführten Initiativen in diesen Bereichen sind zwar durchaus zu begrüßen, doch muss nun der große Schritt von vereinzelten Vorzeigeprojekten zur flächendeckenden Einführung in der gesamten EU vollzogen werden. Mobilitätsvereinbarungen könnten zur Förderung starker Bündnisse zwischen Interessenträgern beitragen, die in der Lage sind, die Risiken im Zusammenhang mit den umfangreichen Darlehen zu tragen, die für den Aufbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur in großem Maßstab erforderlich sind;

7. unterstützt die in dem Berichtsentwurf des Europäischen Parlaments ausgesprochene Empfehlung, in der Finanziellen Vorausschau 2014-2020 die Möglichkeit eines europäischen Finanzierungsinstruments zur Kofinanzierung von

- Nahverkehrsplänen für städtische Gebiete und Ballungsgebiete (städtischen Mobilitätsplänen) und
- Investitionen in die Mobilität in der Stadt und in Ballungsgebieten, die den ökologischen und sozioökonomischen Zielen der EU entsprechen, zu prüfen.

8. fordert die Europäische Kommission auf, ein Finanzierungsinstrument für städtische Gebiete und Ballungsgebiete als Anreiz zur Erstellung von Mobilitätsplänen zu schaffen. Die Regionen und städtischen Gebiete sollten über einen direkten Zugang zu diesem Finanzierungsinstrument verfügen und nicht erst die Genehmigung ihres Mitgliedstaates einholen müssen. Die städtischen Mobilitätspläne sollten in den Zuständigkeitsbereich der Städte selbst fallen. Projekte auf lokaler und regionaler Ebene hängen oftmals von der Sicherstellung einer zweckdienlichen Kombination aus öffentlichen und privaten Investitionen ab; für die EU gäbe es hier die Aufgabe, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen;

9. fordert die Europäische Kommission außerdem auf, diesem Prozess durch die Schaffung von Finanzierungsanreizen, die Konzipierung von Auszeichnungssystemen und den Austausch bewährter Verfahren einen Mehrwert zu verleihen. Der AdR hat in seiner Stellungnahme zu dem Grünbuch vorgeschlagen, dass die EU entsprechend dem EU-weiten Konzept der „blauen Flagge“ aufgrund bestimmter Indikatoren eine Kennzeichnung an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben könnte.

Allgemeine Bemerkungen

10. Effiziente, wirksame und nachhaltige Nahverkehrssysteme sind ein wesentlicher Faktor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Regionen sowie der Europäischen Union insgesamt. Durch die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips fällt die Entwicklung derartiger Systeme in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, doch kommt auch der Europäischen Union eine Aufgabe zu, und zwar die Förderung bewährter Verfahren, die Erleichterung des gemeinsamen Lernens (shared learning), die Beschleunigung des Technologietransfers und die Sicherstellung der Kompatibilität der eingesetzten Technologien, um einen ungehinderten Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

11. Angesichts der weltweiten Rezession und der Schwierigkeiten der europäischen Unternehmen, ihre Marktanteile auf den Weltmärkten, auf denen immer größerer Wettbewerbsdruck herrscht, zu halten, muss die EU ein Beispiel setzen und ihren Teil der Verantwortung wahrnehmen, um sicherzustellen, dass die Qualität der städtischen Infrastruktur für den Personen- und Warenverkehr ein Wettbewerbsvorteil für die europäischen Unternehmen gegenüber ihren internationalen Konkurrenten ist und nicht etwa ihre Wettbewerbsfähigkeit untergräbt. Daher muss die Dynamik hinter der Initiative zur Mobilität in der Stadt, die im September 2007 zur Veröffentlichung des einschlägigen Grünbuches geführt hat, aufrechterhalten werden. Die EU muss konkrete Maßnahmen festlegen, um diese Initiative voranzubringen.

Empfehlungen zu dem Berichtsentwurf des Europäischen Parlaments

Beschleunigung der europäischen Forschung und Innovation im Bereich der städtischen Mobilität

12. befürwortet die unmittelbare Überprüfung, Bewertung und Homogenisierung bestehender Statistiken und Datenbanken zur städtischen Mobilität, um die Notwendigkeit einer etwaigen Verbesserung zu beurteilen;

13. unterstützt die umgehende Eröffnung eines europäischen Internetportals und -forums zur Mobilität in der Stadt, um den Austausch und die Verbreitung von Informationen, bewährten Praktiken und innovativen Erfahrungen zu erleichtern, vor allem im Bereich der sanften Mobilität;

14. spricht sich für die Einrichtung eines jährlich verliehenen europäischen Preises aus, um herausragende und reproduzierbare Initiativen oder Projekte für den städtischen Nahverkehr auszuzeichnen, schlägt jedoch vor, dass dies Teil der Einführung einer Kennzeichnung entsprechend dem EU-weiten Konzept der „blauen Flagge“ sein sollte, die aufgrund bestimmter Indikatoren an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben wird;

15. unterstützt die Entwicklung einer neuen CIVITAS-Initiative, empfiehlt jedoch, die Mechanismen zur Förderung einer umfassenden Verbreitung von Bildungsmaßnahmen und Innovationen, die auf CIVITAS-Projekte zurückzuführen sind, zu überprüfen und wo immer möglich zu verbessern;

16. befürwortet grundsätzlich die Erhöhung der finanziellen Förderung des Forschungs- und Entwicklungsprogramms für intelligente Transportsysteme (ITS), merkt jedoch an, dass die Verwirklichung der erhofften Systemintegration und -interoperabilität eine enorme Herausforderung ist;

Förderung der Optimierung der verschiedenen Fortbewegungsarten durch verbesserte Stadtentwicklung/Der zusätzliche Nutzen des Handelns auf europäischer Ebene: ein Anreiz für eine nachhaltige Mobilität in Stadtgebieten

17. unterstützt ausdrücklich die Förderung integrierter Pläne für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr (städtische Mobilitätspläne), betont jedoch mit Blick auf etwaige Subsidiaritätsbedenken, dass die EU zwar Anreize für die Erstellung derartiger Pläne schaffen kann, indem sie bewährte Verfahren fördert, dass die letztendliche Entscheidung allerdings bei den betroffenen Städten und Regionen liegt, um auch die Einzugsgebiete abzudecken;

18. befürwortet den Vorschlag, die Finanzhilfen und die Kofinanzierung seitens der EU im Bereich des städtischen Nahverkehrs an die Existenz von integrierten Plänen zur Mobilität zu knüpfen, wodurch der EU weitere Möglichkeiten eröffnet werden, Anreize für die Erstellung dieser Pläne zu schaffen;

19. spricht sich nachdrücklich für die Ausarbeitung von Leitlinien für Anreizfinanzierungen der EU im Rahmen der bestehenden regionalpolitischen Instrumente für koordinierte nationale und regionale Investitionen, Arbeiten und Projekte für den städtischen Nahverkehr und den Verkehr aus den Einzugsgebieten aus, wenn diese Investitionen den ökologischen und sozioökologischen Zielen der EU einschl. der Sicherstellung der Interoperabilität zwischen allen Verkehrsträgern entsprechen, sowie für die Einführung eines europäischen Finanzierungsinstruments im Rahmen der finanziellen Vorausschau 2014-2020 zur Kofinanzierung der städtischen Mobilitätspläne, mit dem nicht Projekte, sondern Ergebnisse finanziert werden, die den umweltpolitischen und sozioökonomischen Zielen der Europäischen Union entsprechen, und fordert, die Möglichkeit, kleine Pilotprojekte schon früher zu finanzieren, zu prüfen. Es gilt, ehrgeizigere Instrumente zu konzipieren, um umfangreiche Finanzmittel zur Förderung der Erstellung städtischer Mobilitätsplänen zu mobilisieren, die an das Bestehen öffentlich-öffentlicher bzw. öffentlich-privater Mobilitätsvereinbarungen gekoppelt sein müssen, die mit privaten Mitteln sowie über lokale, regionale und nationale Programme finanziert werden;

20. begrüßt die Durchführung einer Untersuchung über die Erfahrungen mit der Tarifintegration (einschl. Smartcards) und erachtet eine weitere Untersuchung über die Bereitstellung intermodaler Informationen in den Ballungsräumen der Europäischen Union als wünschenswert und fordert, dass auch die Interoperabilität der Smartcards geprüft wird, damit sie künftig als Fahrausweis genutzt werden können, der in mehreren Ballungsgebieten der Europäischen Union gültig ist;

21. befürwortet die an die Europäische Kommission gerichtete Forderung, einen Bericht über Stadtmautgebühren und die Zweckmäßigkeit der Erstellung von Leitlinien für diese Gebühren sowie über Straßenmautgebühren für die Zufahrt zum Zentrum von Großstädten auszuarbeiten. Zwar ist dies ein sehr komplexes, aber doch ausnehmend nutzbringendes Unterfangen, insbesondere im Hinblick auf die Verwirklichung kohärenter Pläne zur Mobilität in der Stadt und als Schritt zur Schaffung zentraler („One-Stop-Shop“) intermodaler Gebührenerhebungssysteme;

Der städtische Nahverkehr: ein Industriesektor und europäische Technologien, die im Rahmen der Lissabon-Strategie und des europäischen Konjunkturprogramms berücksichtigt werden müssen

22. befürwortet ausdrücklich eine europäische Initiative zur Standardisierung und Zertifizierung der Fahrzeuge unter dem Aspekt der Sicherheit, der Bequemlichkeit (Geräusche, Vibrationen), der Interoperabilität der Netze, der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität, der sanften Mobilität und sauberer Arten der Motorisierung (Busse, Taxis) auf der Grundlage einer CO₂-Bilanz;

23. befürwortet außerdem die Zweckbindung eines wesentlichen Teils der im Rahmen des europäischen Konjunkturprogramms aufgewendeten Mittel für die Finanzierung der laufenden, umgehend finanzierbaren Investitionen und Arbeiten für den städtischen Nahverkehr, wenn diese Investitionen den ökologischen und sozioökonomischen Zielen der EU entsprechen;

Größere Kohärenz mit anderen Gemeinschaftspolitiken

24. fordert die Europäische Kommission auf, auf lokaler Ebene eine größere Kohärenz zwischen diesen Maßnahmen und anderen Gemeinschaftspolitiken wie der Umweltpolitik, der Politik für die nachhaltige städtische Entwicklung, der Güter- und Personenverkehrspolitik in nichtstädtischen Gebieten, der Klimaschutzpolitik und der Regionalpolitik zu fördern;

25. bekräftigt seine Forderung zur Einführung eines EU-weiten Verfahrens zur Berichterstattung über die Fortschritte bei der Durchführung städtischer Mobilitätspläne, die anderen Städten als Beispiel dienen können. Der Anfang könnte mit einer durch EU-Mittel finanzierten Studie gemacht werden, in der die Strategien von Städten in der ganzen EU zur Staureduzierung, zur Verbesserung der Umwelt und zur Bereitstellung nachhaltigerer Verkehrsarten einschl. nicht motorisierter Verkehrsarten miteinander verglichen werden.

Brüssel, den 21. April 2009

*Der Präsident
des Ausschusses der Regionen*
Luc VAN DEN BRANDE
