

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „Aktionsplan urbane Mobilität“

(2010/C 232/05)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- fordert die Europäische Kommission in Bezug auf die Finanzierung auf, über die Strukturfonds und die Kohäsionspolitik, die EIB und die EBWE das Augenmerk auf Investitionen in die urbane Mobilität in der EU zu richten;
- vertritt die Auffassung, dass es einer größeren Kohärenz zwischen den europäischen Maßnahmen und Initiativen und insbesondere eines integrierten Ansatzes für die Städtepolitik bedarf;
- bekräftigt seine Unterstützung für die Aufstellung von Plänen für nachhaltige Mobilität in der Stadt für zumindest die größeren Städte und plädiert für die Schaffung von Anreizen auf EU-Ebene, z.B. dergestalt, dass die Finanzhilfen der EU im Bereich des städtischen Nahverkehrs an das Bestehen von Plänen für nachhaltige Mobilität in der Stadt und die Annahme von öffentlich-privaten Mobilitätsvereinbarungen geknüpft sein müssen;
- hält fest, dass die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten dazu anhalten sollte, diese Pläne für alle Großstädte zwingend vorzuschreiben und geeignete Anreize zu schaffen, um die Gebietskörperschaften zur Erstellung derartiger Pläne anzuhalten;
- fordert die Europäische Kommission auf, einen jährlich verliehenen europäischen Preis einzuführen, um herausragende und reproduzierbare Verkehrsinitiativen auszuzeichnen, und zwar im Rahmen einer Auszeichnung mit einer EU-weit vergebenen „grünen Flagge“, zum Beispiel für städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung;
- fordert die Europäische Kommission auf, unverzüglich die vorgeschlagene Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten in Auftrag zu geben, um eine ausgewogene Aufteilung der Kosten der einzelnen Verkehrsträger zu erreichen.

Berichterstatter:	Sir Albert BORE, Mitglied des Stadtrates von Birmingham (UK/SPE)
Referenzdokument:	Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Aktionsplan urbane Mobilität KOM(2009) 490 endg.

I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Hintergrund

1. Der Ausschuss der Regionen nahm 2008 zu dem Grünbuch der Europäischen Kommission „*Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt*“⁽¹⁾ Stellung⁽²⁾. Im April 2009 verabschiedete der Ausschuss als Antwort auf den Initiativbericht des Europäischen Parlaments⁽³⁾ einen „*Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt*“⁽⁴⁾, in dem er die zahlreichen Initiativen zur Mobilität in der Stadt auf EU-Ebene begrüßte.

2. Der Ausschuss hat für ein Modell plädiert, in dem städtische Mobilitätspläne mittels nachhaltiger langfristiger öffentlich-öffentlicher bzw. öffentlich-privater Vereinbarungen, so genannter Mobilitätsvereinbarungen, durchgeführt werden, und die Europäische Kommission aufgefordert, ein Finanzierungsinstrument für städtische Gebiete und Ballungsgebiete als Anreiz zur Erstellung von Mobilitätsplänen zu schaffen. Gestaltung und Durchführung der städtischen Mobilitätspläne sollten in den Zuständigkeitsbereich der Städte selbst fallen.

3. Der Ausschuss hat die Europäische Kommission außerdem dazu aufgefordert, diesem Prozess durch die Schaffung von Finanzierungsanreizen, die Konzipierung von Auszeichnungssystemen und den Austausch bewährter Verfahren einen Mehrwert zu verleihen. Die EU könnte entsprechend dem EU-weiten Konzept der „blauen Flagge“ für die Umweltqualität von Küstengebieten aufgrund bestimmter Indikatoren eine Kennzeichnung an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben.

4. sieht europäischen Harmonisierungsbedarf insbesondere bei technischen Anforderungen für Fahrzeuge (z.B. Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit Dieselpartikelfiltern), Infrastrukturausrüstungen und Transportdienstleistungen sowie bei der Kennzeichnung (Schilder und Plaketten) für den Zugang von Kraftfahrzeugen zu Umweltzonen entsprechend europäischer Abgas- und Lärmstandards;

(1) KOM(2007) 551.

(2) Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu dem Grünbuch „*Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt*“ (Berichterstatter: Sir Albert Bore), CdR 236/2007 fin.

(3) Initiativbericht „*Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt*“ (Berichterstatter: Gilles Savary), 2008/2217(INI).

(4) Stellungnahme des Ausschusses der Regionen „*Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt*“ (Berichterstatter: Sir Albert Bore), CdR 417/2008 fin.

5. Nach Meinung des Ausschusses⁽⁵⁾ muss darüber hinaus die soziale Dimension der städtischen Mobilität noch umfassender berücksichtigt werden, da Mobilität in der Stadt die Stärkung des sozialen und territorialen Zusammenhalts in städtischen und stadtnahen Gebieten fördert.

6. Die Europäische Kommission hat nun einen „*Aktionsplan urbane Mobilität*“⁽⁶⁾, in dem 20 Aktionen zur Förderung und Unterstützung der Bemühungen lokaler, regionaler und nationaler Behörden, ihre Ziele für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt zu erreichen, vorgeschlagen werden. Mit diesem Aktionsplan legt die Europäische Kommission zum ersten Mal ein mögliches und umfassendes Maßnahmenpaket für die urbane Mobilität vor.

7. Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Aktionen werden in einem Zeitraum von vier Jahren nach Annahme des Aktionsplans auf den Weg gebracht. Die Europäische Kommission wird allerdings 2012 Bilanz der Umsetzung dieses Aktionsplans ziehen und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen prüfen.

Anmerkungen zu dem „*Aktionsplan urbane Mobilität*“ der Europäischen Kommission

8. Der Ausschuss nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Europäische Kommission endlich einen Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt vorgelegt hat, in dem die wichtigsten Herausforderungen für eine bessere Mobilität in den Städten Europas dargelegt werden.

Die wirtschaftlichen und ökologischen Argumente für einen Aktionsplan

9. Die Europäische Kommission hält fest, dass 72 % der europäischen Bevölkerung in städtischen Gebieten leben⁽⁷⁾. Im Jahr 2050 wird dieser Prozentsatz auf 84 % gestiegen sein. Städtische Gebiete stehen daher vor der Herausforderung, den Verkehr unter den Gesichtspunkten Wettbewerb (Verkehrsunfälle, Verkehrskosten) und Umwelt (Luftqualität, Lärmbelastigung) nachhaltig zu gestalten.

(5) Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu dem „*Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt*“ (Berichterstatter: Jean-Yves Le Drian), CdR 274/2008 fin.

(6) KOM(2009) 490 endg.

(7) Vereinte Nationen: „*World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*“.

10. Der Ausschuss erkennt die zentrale Bedeutung der städtischen Mobilität und des Stadtverkehrs für die Zukunft Europas, da diese Aspekte Auswirkungen auf die drei Eckpfeiler der nachhaltigen Entwicklung haben, und zwar:

- **den wirtschaftlichen Pfeiler**, da Verkehrsüberlastung die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt (Lieferverzögerungen, höhere Frachtkosten usw.). Die Städte sind der Wirtschaftsmotor Europas, da mehr als 70 % des wirtschaftlichen Wohlstands der EU hier geschaffen werden. Allerdings gehen 7 % dieses Wohlstands durch die externen Kosten aufgrund von Unfällen, Verkehrsüberlastung, gesundheitlichen und ökologischen Schäden verloren;
- **den ökologischen Pfeiler**, da die in Ballungsgebieten und Städten durch den Individual- und Schwerverkehr, durch die Verkehrsüberlastung sowie durch den innerstädtischen Verkehr selbst verursachte Umweltverschmutzung eines der größten Hindernisse für die EU ist, ihr „20-20-20-Ziel“ zu erreichen. Der motorisierte Stadtverkehr ist für 40 % der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs insgesamt und für 70 % des Ausstoßes sonstiger Schadstoffe verantwortlich. Die Verwirklichung einer Verkehrsverlagerung im Stadtverkehr (mit dem Verlagerungsschwerpunkt hin zum öffentlichen Verkehr) wird in jedem Fall zu einer nachhaltigen Entwicklung Europas beitragen;
- **den sozialen Pfeiler**, da sich effizientere Verkehrssysteme und die Verringerung der Verkehrsüberlastung positiv auf die Lebensqualität der Bürger und ihre Gesundheit auswirken werden. Außerdem können benachteiligte Stadtviertel und Bürger so besser an die Stadtzentren angebunden werden, wodurch diese Bürger wiederum besseren Zugang zu Arbeitsmöglichkeiten, Diensten (Gesundheit, Bildung) und dem kulturellen Angebot erhalten.

Aufgaben und Zuständigkeiten

11. Der Ausschuss stellt mit Zufriedenheit fest, dass die Europäische Kommission dem Subsidiaritätsprinzip umfassend Rechnung trägt, da sie in ihrem Aktionsplan festhält, dass die urbane Mobilität vor allem in der Verantwortung der lokalen, regionalen und nationalen Behörden liegt, auch wenn lokale Entscheidungen oftmals innerhalb des politischen und rechtlichen Rahmens auf nationaler und EU-Ebene getroffen werden.

12. Die Europäische Kommission vertritt den Standpunkt, dass eine partnerschaftliche Vorgehensweise unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips und der verschiedenen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der einzelnen Governance-Ebenen sehr vorteilhaft sein kann.

13. Die 20 in dem Aktionsplan vorgeschlagenen Aktionen betreffen vor allem Maßnahmen zur Unterstützung der Städte und Regionen bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik und spiegeln größtenteils die früheren Empfehlungen des Ausschusses wider. Diese Maßnahmen umfassen:

- den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren;

- die Veröffentlichung von Informationsmaterial und Leitlinien für die Aufstellung städtischer Mobilitätspläne;
- den Dialog mit öffentlichen Verkehrsunternehmen, um freiwillige Verpflichtungen zur Stärkung der Fahrgastrechte festzulegen;
- einen Internet-Ratgeber zum Thema saubere Fahrzeuge und Diskussionen mit den Mitgliedstaaten über Möglichkeiten zur Vermittlung einer energieeffizienten Fahrweise im Rahmen der Fahrschulausbildung;
- ein Beobachtungszentrum für urbane Mobilität;
- mehrere Studien zur Frage der städtischen Mobilität, einschl. zur Funktionsweise der unterschiedlichen Arten von Umweltzonen in der EU.

14. Der Aktionsplan urbane Mobilität der Europäischen Kommission bietet Gelegenheit, unter Wahrung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten einen EU-Rahmen zur Unterstützung der lokalen, regionalen und nationalen Behörden zu schaffen, Maßnahmen in städtischen Gebieten zur Entwicklung nachhaltiger Verkehrsnetze und zur Einführung neuer technologischer Lösungen sowie für den Zugang der Unionsbürger zu sauberen Verkehrsträgern in städtischen Gebieten zu ergreifen und das Mobilitätsverhalten in der Stadt zu verändern, um die Ziele in den Bereichen Umweltschutz, Wettbewerbsfähigkeit und sozialer Zusammenhalt zu verwirklichen.

15. Die Europäische Kommission legt in ihrem Aktionsplan sechs Themen fest, die auf dem Ergebnis der Konsultation zu dem Grünbuch beruhen. Diese Themen sollten im Einzelnen näher erörtert werden.

Förderung integrierter Strategien

16. Die wichtigste der drei unter diesem Thema vorgeschlagenen Aktionen dürfte die Unterstützung der lokalen Behörden bei der Aufstellung von Plänen sein, die die nachhaltige urbane Mobilität für den Personen- und Güterverkehr in städtischen und stadtnahen Gebieten zum Gegenstand haben. Diese Aktion entspricht einer der wichtigsten Empfehlungen des Ausschusses ⁽⁸⁾.

17. Ein interessanter zusätzlicher Vorschlag, der unterstützt werden sollte, ist die Aufnahme einer städtischen Dimension in die Aktionspläne für nachhaltige Energie, die von den am Bürgermeisterkonvent ⁽⁹⁾ beteiligten Städten aufzustellen sind, um in einem integrierten Ansatz die Themen Energie und Klimaschutz mit den Themen nachhaltiger Verkehr und nachhaltige Mobilität zu verknüpfen.

⁽⁸⁾ Siehe Fußnote 3.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. Die Europäische Kommission beabsichtigt außerdem die Bereitstellung von Informationen über die Beziehungen zwischen einer nachhaltigen Mobilität und den Zielen der Regionalpolitik, einschl. der Berührungspunkte zwischen dem Stadtverkehr und dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V).

Die Bürger im Mittelpunkt

19. Die Europäische Kommission erkennt an, dass Fahrgastrechte und die Verfügbarkeit von Informationen zu Zuverlässigkeit, Sicherheit usw. grundlegende Voraussetzungen sind, um die Unionsbürger zur Nutzung von Bus, Straßenbahn, U-Bahn und weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln anzuhalten. Sie beabsichtigt, gemeinschaftsweite bewährte Verfahren zu ermitteln und freiwillige Verpflichtungen zur Stärkung der Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr festzulegen - eine Initiative, die der Ausschuss bereits in einer früheren Stellungnahme befürwortet hat ⁽¹⁰⁾.

20. In Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren will die Europäische Kommission ferner die Bereitstellung von Reiseinformationen erleichtern, um letztlich den Nutzern ein Reiseportal für den öffentlichen Nahverkehr auf EU-Ebene über das Internet zur Verfügung zu stellen, wobei den Knotenpunkten im TEN-V und ihren lokalen und regionalen Anbindungen besonderes Augenmerk gewidmet wird, wie dies der Ausschuss bereits in seiner früheren Stellungnahme empfohlen hat ⁽¹⁰⁾.

21. Die Europäische Kommission schlägt vor, eine Studie über die Zugangsvorschriften für Umweltzonen in der EU in Auftrag zu geben, um den Austausch bewährter Verfahren anzustoßen. Dieser Vorschlag untermauert die Empfehlung des Ausschusses ⁽¹⁰⁾, einen jährlich verliehenen europäischen Preis einzuführen, um herausragende und reproduzierbare Verkehrsinitiativen auszuzeichnen, und zwar im Rahmen einer Kennzeichnung entsprechend dem EU-weiten Konzept der „blauen Flagge“, die an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben wird (also ein Konzept der „grünen Flagge“). Die Europäische Kommission schlägt ihrerseits vor, im Zusammenhang mit der Europäischen Mobilitätswoche das bestehende System für die Preisverleihung zu verbessern und einen besonderen Preis zur Förderung der Verabschiedung städtischer Mobilitätspläne einzuführen.

22. Eine Unterweisung in energieeffizientem Fahren ist bereits obligatorischer Bestandteil der Ausbildung und Prüfung von Berufsfahrern. Die Europäische Kommission wird daher gemeinsam mit den Mitgliedstaaten erörtern, ob und wie das Erlernen einer energieeffizienten Fahrweise in die Führerscheinprüfung von privaten Autofahrern integriert werden kann.

Umweltfreundlicher Stadtverkehr

23. Nach Meinung der Europäischen Kommission können europaweite Maßnahmen dazu beitragen, die Märkte für neue und saubere Fahrzeugtechnologien sowie alternative Kraftstoffe auszubauen. Sie schlägt daher vor, auch in Zukunft Forschungs- und

Demonstrationsprojekte über das Siebte FTE-Rahmenprogramm zu unterstützen, um die Markteinführung von emissionsarmen und Nullemissions-Fahrzeugen sowie von Alternativkraftstoffen zu fördern, wobei sie insbesondere auf die Europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge ⁽¹¹⁾ verweist, die vor allem auf Elektrofahrzeuge und entsprechende Infrastrukturen in Stadtgebieten ausgerichtet ist.

24. Darüber hinaus ist die Ausarbeitung eines Internet-Ratgebers zum Thema saubere und energieeffiziente Fahrzeuge geplant, um die gemeinsame Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Dienste zu erleichtern.

25. Nach Festlegung des EU-Rahmens für die Internalisierung der externen Kosten wird die Europäische Kommission eine Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten in Auftrag geben, in der die Wirksamkeit und Effizienz verschiedener Lösungen für die Kostenanlastung bewertet werden, um die externen Kosten auf die Nutzer umzulegen (umwelt- und verkehrsüberlastungsbedingte sowie sonstige Kosten).

Stärkung der Finanzierungsmöglichkeiten

26. Der Ausschuss sprach sich besonders dafür aus ⁽¹⁰⁾, dass die Finanzhilfen und die Kofinanzierung seitens der EU im Bereich des städtischen Nahverkehrs an die Existenz von integrierten Plänen zur Mobilität in der Stadt geknüpft werden sollten, wodurch der EU weitere Möglichkeiten eröffnet werden, Anreize für die Erstellung dieser Pläne zu schaffen. Er hat außerdem die Einführung von europäischen Finanzinstrumenten zur Kofinanzierung städtischer Mobilitätspläne unterstützt, 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.

27. In ihrem Aktionsplan hält die Europäische Kommission fest, dass der Rückgriff auf EU-Mittel, auch auf Instrumente der Europäischen Investitionsbank, wichtige Impulse geben und bewirken kann, dass private Mittel bereitgestellt werden, wodurch wiederum die lokalen Gebietskörperschaften in ihren Bemühungen unterstützt werden, innovative öffentlich-private Partnerschaften aufzubauen. Die Europäische Kommission möchte Behörden und Akteure darin unterstützen, vorhandene Finanzierungsmöglichkeiten zu sondieren und innovative öffentlich-private Partnerschaften aufzubauen.

28. Die Europäische Kommission hat außerdem eingeräumt, dass sie die CIVITAS-Initiative über die dritte Projektgeneration hinaus, die 2008 anließ, noch weiter finanziell unterstützen sollte, wie dies vom Ausschuss gefordert wurde ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Siehe Fußnote 3.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

Erfahrungs- und Wissensaustausch

29. Die Europäische Kommission will eine Studie in Auftrag geben, die sich mit der Frage befassen soll, wie die Datenerhebung für den Stadtverkehr und die urbane Mobilität verbessert werden kann, und eine virtuelle Plattform einrichten, die, aufbauend auf bestehenden Initiativen ⁽¹²⁾, den Austausch von Informationen, Daten und Statistiken, die Verfolgung von Entwicklungen und den Austausch bewährter Verfahren erleichtern wird. Der Ausschuss hat diese Aktion bereits begrüßt.

Optimierung der urbanen Mobilität

30. Die Europäische Kommission möchte die Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern und einer effizienten Frachtlogistik erleichtern. Diesbezüglich wird sie 2010 eine Konferenz zum urbanen Güterverkehr abhalten. Diese Initiative wird vom Ausschuss begrüßt.

31. Die Europäische Kommission plant außerdem, Unterstützung in Bezug auf intelligente Verkehrssysteme (IVS), hoffentlich mit interoperablen Kommunikationsprotokollen und Datenübertragungssystemen, zur Verbesserung der urbanen Mobilität anzubieten, z.B. im Hinblick auf elektronische Ticketing- und Bezahlsysteme, Verkehrsmanagement, Reiseinformationen usw.

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

32. begrüßt den „*Aktionsplan urbane Mobilität*“ der Europäischen Kommission und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen, da diese das Subsidiaritätsprinzip und die vorrangige Zuständigkeit der lokalen, regionalen und nationalen Behörden nicht untergraben, und betont, dass die Herausforderungen der Mobilität in der Stadt genauso wichtig sind wie die Infrastruktur im Regional- und Fernverkehr und sich in jedem Fall auf territoriale und funktionale Handlungsbereiche erstrecken, die ineinandergreifen müssen;

Finanzierung einer Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr

33. ist der Meinung, dass die im Siebten FTE-Rahmenprogramm geförderten technologiebasierten Maßnahmen (neue Motortechnologien, effizientere Kraftstoffe und sonstige Verbesserungen) allein nicht ausreichen, um die Bereitstellung qualitativ hochwertiger, sicherer und erschwinglicher öffentlicher Verkehrssysteme und in der Folge eine grundlegende Verkehrsverlagerung sowie den Rückgang der Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten sicherzustellen. Die Verkehrsverlagerung auf alle Arten des öffentlichen Verkehrs sowie den Rad- und den Fußverkehr muss gefördert werden;

34. fordert die Europäische Kommission daher auf, über die Strukturfonds und die Kohäsionspolitik, die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) das Augenmerk auf Investitionen in die Mobilität in städtischen und stadtnahen Gebieten in der EU zu richten, wobei klare Nachhaltigkeitskriterien zu erfüllen sind;

⁽¹²⁾ Z.B. www.eltis.org.

35. drängt ferner darauf, in der nächsten Finanziellen Vorausschau den Bedürfnissen und Erfordernissen im Bereich des städtischen Verkehrs Rechnung zu tragen - zumal finanziell geförderte Pläne für Mobilität in der Stadt in hohem Maße zum wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Pfeiler der nachhaltigen städtischen Entwicklung beitragen könnten;

36. 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;

37. ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen gerechtfertigt sind, da es durch die Bereitstellung qualitativ hochwertiger, sicherer, erschwinglicher und umfassender öffentlicher Verkehrssysteme in den europäischen Städten und Stadt-Umland-Verbänden möglich sein sollte,

— das Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit durch die Verringerung der Verkehrsüberlastung und der Verkehrskosten, ein effizienteres Management des Personen- und Güterverkehrs, die Schaffung neuer Arbeitsplätze zur Unterstützung der öffentlichen Verkehrssysteme und die Hebelwirkung derartiger Investitionen ⁽¹³⁾ zu fördern;

— die Umweltqualität durch die Minderung des Klimagas- und sonstigen Schadstoffausstoßes, die Verringerung des Straßenverkehrs, durch Energieeinsparungen ⁽¹⁴⁾, die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung der gesundheitlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung (Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Erkrankungen der Atemwege) zu verbessern;

— den sozialen und territorialen Zusammenhalt ⁽¹⁵⁾ durch eine bessere Mobilität der Bürger, insbesondere benachteiligter Bevölkerungsschichten, die in armen Vorstädten leben, zu stärken und gleichzeitig in den Stadtzentren das Umfeld der Wohngebiete und der touristischen Anziehungspunkte zu verbessern;

⁽¹³⁾ Investitionen in den öffentlichen Verkehr haben einen Multiplikatoreffekt von 2 bis 2,5 auf die lokale und regionale Wirtschaft (siehe Fünftes Rahmenprogramm der Europäischen Kommission, 2005, Transecon-Studie).

⁽¹⁴⁾ In Städten, in denen der öffentliche Verkehr einen hohen Anteil am Modalsplit hat, können jährlich Energieeinsparungen in Höhe von 400 bis 500 kg Kraftstoff pro Einwohner erzielt werden (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen, UITP).

⁽¹⁵⁾ Siehe Fußnote 5.

Ein integrierter Ansatz für die Stadtpolitik

38. vertritt die Auffassung, dass es einer größeren Kohärenz zwischen den europäischen Maßnahmen und Initiativen und insbesondere eines integrierten Ansatzes für die Städte- und Raumordnungspolitik bedarf, damit die Erfolge von Initiativen zur Bewältigung der Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung durch die Entwicklung integrierter Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt nicht durch Maßnahmen in Bereichen wie Städteplanung und Wohnungsbau zunichte gemacht werden;

39. bekräftigt seine Unterstützung für die Aufstellung von Plänen für nachhaltige Mobilität in der Stadt für zumindest die größeren Städte sowie städtische und stadtnahe Gebiete, in denen der jeweiligen Problematik des Zugangs aller Einwohner und dem Güterverkehrsbedarf, der Verkehrsüberlastung sowie den ökologischen und gesundheitlichen Auswirkungen Rechnung getragen wird;

40. plädiert für die Schaffung von Anreizen auf EU-Ebene, z.B. dergestalt, dass in geeigneten städtischen Gebieten und Stadt-Umland-Verbänden die Finanzhilfen und die Kofinanzierung seitens der EU im Bereich des Nahverkehrs in städtischen Gebieten und Ballungsräumen an das Bestehen von Plänen für nachhaltige Mobilität in der Stadt und die Annahme von öffentlich-privaten Mobilitätsvereinbarungen geknüpft sein müssen, die mit privaten Mitteln sowie über lokale, regionale und nationale Programme finanziert werden;

41. anerkennt, dass viele Städte bereits Mobilitätspläne erstellt haben. Sollte dieses Konzept auf alle großen städtischen Gebiete unter aktiver Einbindung der Interessenträger ausgeweitet werden, hätten die Städte nach wie vor die Möglichkeit, ihre Mobilitätspläne den Gegebenheiten vor Ort anzupassen, während die Europäische Kommission den Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene veranschaulichen könnte;

42. hält fest, dass die Europäische Kommission die lokalen Gebietskörperschaften erneut zur Aufstellung und Durchführung von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr⁽¹⁶⁾ aufgefordert hat. Sie sollte die Mitgliedstaaten dazu anhalten, diese Pläne für alle städtischen Gebiete oder Stadt-Umland-Verbände zwingend vorzuschreiben und geeignete Anreize zu schaffen, um die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Erstellung derartiger Pläne anzuhalten;

43. fordert, dass die für die CIVITAS-Initiative bereitgestellten Mittel aufgestockt werden, allerdings ausschließlich um diese Initiative über das Stadium von Demonstrationsvorhaben und Austausch bewährter Verfahren hinauszubringen, damit sie zur Förderung und Durchführung der städtischen Mobilitätspläne beitragen kann;

44. fordert die Europäische Kommission auf, die Erstellung und Durchführung städtischer Mobilitätspläne durch die Einführung eines jährlich verliehenen europäischen Preises zu fördern, um herausragende und reproduzierbare Verkehrsinitiativen auszuzeichnen, und zwar im Rahmen einer Auszeichnung mit einer EU-weit vergebenen „grünen Flagge“, zum Beispiel für städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung oder besonderen Erfolgen bei der Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split);

⁽¹⁶⁾ Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt (KOM(2005) 718 endg.).

45. empfiehlt, dass die Europäische Kommission Indikatoren für die Vergabe einer „grünen Flagge“ für Städte festlegt, ist sich jedoch bewusst, dass das Erreichen eines niedrigen Niveaus an Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Verkehrsüberlastung (Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit) angesichts der Mannigfaltigkeit der städtischen Gegebenheiten und Verkehrsinfrastruktur eine unterschiedliche Herausforderung für die Städte sein wird;

46. empfiehlt, bei der Auszeichnung von Städten mit einer „grünen Flagge“ auch die Förderung einer grünen und/oder umweltschonenden Denkweise in städtischen Gebieten zu berücksichtigen, etwa die Förderung der Nutzung alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten (durch den Ausbau von Fuß- und Radwegen oder die Propagierung sonstiger alternativer Verkehrsmittel usw.);

Förderung der Verkehrsverlagerung

47. geht davon aus, dass die Unionsbürger nun, da sie sich der Problematik des Klimawandels stärker bewusst sind, eventuell eher Maßnahmen befürworten könnten, mit denen die externen Kosten der Verkehrssysteme (umwelt-, verkehrsüberlastungsbedingte und sonstige Kosten) gemäß dem Verursacherprinzip auf den Nutzer umgelegt werden, wenn Investitionen der öffentlichen Hand in den öffentlichen Verkehr ausbleiben;

48. fordert die Europäische Kommission auf, unverzüglich die vorgeschlagene Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten in Auftrag zu geben, damit Maßnahmen angenommen werden können, mit denen eine ausgewogene Aufteilung der Kosten der einzelnen Verkehrsträger⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾ und ein nachhaltigeres Verkehrssystem in städtischen Gebieten erreicht werden kann;

49. ist der Meinung, dass Leitlinien der Europäischen Kommission zu den verschiedenen Optionen zur Internalisierung der externen Mobilitätskosten in den Beförderungspreisen die Unionsbürger dazu ermuntern werden, saubere Verkehrsträger und die Verkehrsverlagerung zu diesen hin zu unterstützen, und ihnen begrifflich machen werden, dass der Individualverkehr nur deshalb den Eindruck vermittelt, wirtschaftlicher zu sein, weil die externen Kosten in den das Verkehrswesen betreffenden Gesamtrechnungen nicht auftauchen;

50. begrüßt die Unterstützung der Europäischen Kommission für Forschung in den Bereichen saubere und energieeffiziente Fahrzeuge und alternative Kraftstoffe, betont jedoch, dass technologische Fortschritte der Erreichung der Umweltziele zwar zuträglich sind, gleichzeitig aber auch Maßnahmen für die Verkehrsverlagerung erforderlich sind, um die Umwelt- und Verkehrsüberlastungsprobleme in städtischen Gebieten anzugehen;

⁽¹⁷⁾ Die Fahrpreise für Züge und Busse steigen schneller als die Kosten für die Nutzung eines Privatfahrzeugs (siehe Bericht 3/2004 der Europäischen Umweltagentur).

⁽¹⁸⁾ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Thema „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (Berichterstatter: Väino Hallikmägi), CdR 146/2009 fin.

Stärkung der Fahrgastrechte

51. begrüßt die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Stärkung der Fahrgastrechte und zur Verfügbarkeit von Informationen zu Zuverlässigkeit und Sicherheit, unterstreicht jedoch, dass diese nur auf freiwilligen Verpflichtungen auf der Grundlage gemeinschaftsweiter bewährter Verfahren beruhen, und fordert die Europäische Kommission daher auf, die voraussichtliche Wirkung dieser Vorschläge durch Informations- und

Sensibilisierungskampagnen in allen Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den nationalen, regionalen und lokalen Behörden zu erhöhen;

52. fordert, dass derartige Sensibilisierungskampagnen Informationen über die Auswirkungen der Maßnahmen für städtische Mobilität und der Mobilitätsentscheidungen der Unionsbürger auf die Umwelt und die Wettbewerbsfähigkeit Europas und seiner Regionen enthalten.

Brüssel, den 15. April 2010

*Der Erste Vizepräsident
des Ausschusses der Regionen*
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
