

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Der neue Rahmen für urbane Mobilität

(2022/C 498/04)

Berichterstatlerin:	Linda GAASCH (LU/Die Grünen), Mitglied des Gemeinderates der Stadt Luxemburg
Referenzdokumente:	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 SWD(2021) 470 final

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN (AdR)

1. begrüßt die Veröffentlichung des neuen Rahmens für urbane Mobilität vor dem Hintergrund dringend notwendiger Maßnahmen zur Förderung der Dekarbonisierung und der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger in städtischen Gebieten, auf die nach wie vor 23 % aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zurückgehen;
2. betont, dass ein wirksamer Ansatz der Multi-Level-Governance auf der Grundlage aktiver Subsidiarität geboten ist, um die Ziele der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verwirklichen zu können; fordert die EU-Ebene auf, im Hinblick darauf den direkten Dialog mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften (LRG) zu intensivieren und die über den EU-Haushalt verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen eines Ansatzes der aktiven Subsidiarität zu stärken;
3. macht erneut darauf aufmerksam, dass das wirtschaftliche Wachstum städtischer Zentren in unmittelbarem Zusammenhang mit einem reibungslosen Mobilitätsfluss steht und dass ein guter Mobilitätsfluss von einem starken Rückgrat im öffentlichen Verkehr abhängt; betont, dass durch Verkehrsüberlastung abgesehen von den dadurch bedingten Umweltauswirkungen auf EU-Ebene jährlich Kosten in Höhe von 270 Mrd. EUR⁽¹⁾ entstehen; verweist auf die chronische Unterfinanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten und betont, dass mehr EU-Fördermittel bereitgestellt werden müssen, um die Mobilitätswende zu beschleunigen und die LRG bei den Investitionen zu unterstützen, die zur Verwirklichung der Nachhaltigkeitsziele der EU erforderlich sind;
4. bekräftigt seine Unterstützung für die verstärkte Schwerpunktsetzung auf Pläne für nachhaltige Mobilität in den Städten (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) und für das Ziel eines EU-weit besser abgestimmten Ansatzes; betont die ökologischen und gesellschaftlichen Vorteile einer aktiven Mobilität wie Zufußgehen und Radfahren, insbesondere auch für die öffentliche Gesundheit, und fordert einen ehrgeizigen Ansatz bei der anstehenden Aktualisierung der SUMP-Leitlinien; plädiert für einen integrierten Ansatz bei der Raumzuweisung und -planung auf der Grundlage bewährter Verfahren in diesem Bereich und ein umfassendes Sicherheitskonzept in Stadtgebieten; unterstreicht vor allem die Bedeutung einer aktiven Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere von Frauen und Menschen mit Behinderungen, damit Veränderungen bei der Raumzuweisung und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs in städtischen Gebieten besser mitgetragen werden;
5. betont, dass politische Entscheidungen im Bereich Mobilität unterschiedliche Auswirkungen auf die Geschlechter haben, da Frauen öffentliche Verkehrsmittel traditionell mehr nutzen als Männer, während Männer eher den Pkw bevorzugen; fordert die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften auf, die geschlechtsspezifischen Auswirkungen künftiger politischer Vorschläge schon im Vorfeld ihrer Vorlage abzuschätzen;
6. weist darauf hin, dass ein unterstützender Rahmen zur Flankierung der Bemühungen der LRG im Hinblick auf die Internalisierung externer Kosten und die Umsetzung des Verursacherprinzips erforderlich ist und dass mehr Flexibilität bei den Haushaltsverfahren eingeräumt werden sollte. In diesem Zusammenhang muss auch die Lage in den osteuropäischen Ländern und insbesondere in den weniger entwickelten Regionen berücksichtigt werden. Die dort genutzten Fahrzeuge (Pkw, Busse) sind oft umweltschädlicher. Es wäre wichtig, den Verkauf umweltschädlicherer Fahrzeuge (Euro 1 bis Euro 4)

⁽¹⁾ Sonderbericht 06/2020 des Europäischen Rechnungshofes: <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

auf EU-Ebene zu regulieren, da diese Fahrzeuge vom westeuropäischen auf den osteuropäischen Markt gelangen. Außerdem sollten für ärmere Regionen und Länder Förderregelungen ausgearbeitet werden, damit sie Anschluss an die Bedingungen in Westeuropa finden können; fordert als Reaktion auf die steigenden Kraftstoffpreise aufgrund des geopolitischen Kontextes einen Ansatz, der mit den Zielen der Union zur Dekarbonisierung des Verkehrs im Einklang steht; verweist in diesem Zusammenhang auf das Potenzial der Nutzung öffentlicher Zuschüsse, um umweltfreundliche öffentliche Verkehrsdienste zu unterstützen, die Verkehrsverlagerung in städtischen Gebieten zu fördern und etwas gegen die Mobilitätsausgrenzung in stadtnahen und abgelegenen ländlichen Gebieten zu unternehmen;

Die zentrale Rolle einer aktiven Mobilität

7. betont, dass Zufußgehen keine Kosten für den Fußgänger verursacht und gesund und nachhaltig ist; unterstreicht, dass das Fahrrad ein CO₂-neutrales und erschwingliches alternatives Verkehrsmittel ist, das leicht mit anderen Verkehrsträgern kombiniert werden kann; fordert die Kommission daher auf, Maßnahmen zur Sensibilisierung für die Vorteile der aktiven Mobilität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern, wobei besonderes Augenmerk auf ihre Rolle bei der Prävention von durch eine sitzende Lebensweise verursachten Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Übergewicht und Diabetes gelegt werden sollte;

8. bedauert in diesem Zusammenhang, dass die umweltschädlichsten Verkehrsträger in Städten, nämlich mit Benzin oder Diesel betriebene Individualfahrzeuge, trotz dieser Vorzüge den größten Teil des öffentlichen Mobilitätsraums einnehmen; fordert die Europäische Kommission dringend auf, die lokalen Gebietskörperschaften durch neue Fördermittel zu ermutigen, diesen Raum wieder aktiveren Mobilitätsformen wie Zufußgehen oder Radfahren sowie einem starken, gut strukturierten und integrierten öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen;

9. macht darauf aufmerksam, dass Zufußgehen und Radfahren der Mikroökonomie eines Stadtviertels oder -quartiers zugutekommen, da Fußgänger und Radfahrer eher Geschäfte und Dienstleistungen in einem kleineren Umkreis von ihrer Wohnstätte nutzen; weist ferner darauf hin, dass diese Mobilitätsformen für die Gesundheit der Menschen von großem Nutzen sind, insbesondere zur Vermeidung bestimmter Erkrankungen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, was zu erheblichen finanziellen Einsparungen für die Gemeinschaft führt;

10. unterstreicht, dass Mikromobilität als flexible und erschwingliche Lösung auf der ersten und letzten Meile dienen kann; hebt die Bedeutung guter Zugangsvoraussetzungen zu aktiven Verkehrsträgern, einschließlich sicherer Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wie z. B. Bahnhöfen, sowie von geteilter Mobilität für die letzte Meile hervor, und spricht sich dafür aus, den Ausbau der Mikromobilität auch in stadtnahen und ländlichen Gebieten zu fördern;

11. betont, dass es wichtig ist, zugunsten der Dekarbonisierung und der Verkehrsentlastung Anreize für den Kauf von Fahrrädern, auch Elektrofahrrädern, durch Privatpersonen zu schaffen; bekräftigt, dass es an der Zeit ist, Maßnahmen des Privatsektors wie Zuschüsse für Firmenwagen allmählich auslaufen zu lassen und durch nachhaltigere Mobilitätsalternativen zu ersetzen;

12. fordert die Kommission auf, ihre Arbeit an einer europäischen Radverkehrsstrategie, die erstmals auf der informellen Tagung des Rates der Verkehrsminister im Jahr 2015 diskutiert wurde, zu beschleunigen, um einen europäischen Rahmen und Leitlinien für die Radverkehrspolitik vorzugeben;

13. empfiehlt, eine aktive Mobilität durch eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums sowie durch eine Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Infrastrukturen zu fördern; empfiehlt ferner den Ausbau von Fahrradstellplätzen, sowohl am Ziel- als auch am Ausgangsort, öffentliche Servicestationen mit Luftpumpen, Werkzeug und Ladestationen sowie Fahrradreparaturstationen; weist darauf hin, dass die Kosten für den Bau und die Instandhaltung guter Fahrradwege deutlich niedriger sind als die Kosten für den Bau neuer und/oder die Verbreiterung bestehender Straßen;

14. betont, dass Konzepte wie eine City-Maut und die Ausweisung von Niedrigemissions- oder emissionsfreien Zonen dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr in Städten und die Luftverschmutzung durch Stickoxide und Feinstaub zu verringern und die öffentliche Gesundheit vor Ort zu verbessern. Zudem können sie eine wichtige Einnahmequelle sein, die für die Entwicklung und Verbesserung von Infrastrukturen und Diensten des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität genutzt werden kann; durch die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs fördern sie ferner die Übernahme von mehr Eigenverantwortung durch die Bürgerinnen und Bürger für ihre unmittelbare Umwelt und schaffen Möglichkeiten für soziale Interaktion, gleichzeitig wird die Isolation verringert, und körperliche und sportliche Aktivitäten werden gefördert;

15. bedauert, dass in dem TEN-V-Vorschlag der Kommission derzeit keine Bikesharing-/Fahrradabstellmöglichkeiten und keine direkten Zugangswege zu den multimodalen städtischen Knotenpunkten im transeuropäischen Verkehrsnetz vorgesehen sind;

16. schlägt eine EU-weite „Strategie für eine sichere aktive Mobilität“ vor, um eine koordinierte europäische Antwort auf die Herausforderung, Zufußgehen und Radfahren so sicher wie möglich zu machen, anzulegen;

17. fordert eine weitere Euro-Abgasnorm für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Busse (Euro 7/VII), um den Ausstoß toxischer Schadstoffe (Stickoxide, Ammoniak, Kohlenmonoxid und Feinstaub PM 10-2,5) zu verringern und Zehntausende vorzeitiger Todesfälle pro Jahr zu verhindern; bedauert zutiefst den Beschluss der Europäischen Kommission, die Euro 7/VII-Vorschläge in ihrem Arbeitsprogramm für 2022 erneut aufzuschieben, was Zweifel am Null-Schadstoff-Ziel der Kommission und an ihrem Engagement für den europäischen Grünen Deal aufkommen lässt und die Industrie bei der Planung technischer Veränderungen beeinträchtigt;

Eine für alle zugängliche Mobilität

18. fordert ein öffentliches Verkehrssystem, das allen Bürgerinnen und Bürgern zugänglich ist, da bereits bei der Konzeption auf Inklusion geachtet wurde, insbesondere im Hinblick auf Menschen mit Behinderungen; betont die Vorteile einer frühzeitigen Einbindung der Nutzer in die Planung von Infrastrukturen und Verkehrsdiensten; bekräftigt die Bedeutung der Barrierefreiheit, die in der EU-Strategie für die Rechte von Menschen mit Behinderungen 2021-2030 und im europäischen Rechtsakt zur Barrierefreiheit hervorgehoben wird; verweist auf die Bedeutung von Projekten wie der Auszeichnung „Access City Award“;

19. fordert einen umfassenderen Ansatz zur Gewährleistung von Barrierefreiheit während der gesamten Beförderung;

20. betont, dass die Bekämpfung von Mobilitätsarmut im Interesse des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts sehr wichtig ist; fordert daher einen multimodalen und integrierten Ansatz, um gegen Mobilitätsausgrenzung vorzugehen und einen gleichberechtigten Zugang zu städtischen Zentren sicherzustellen; begrüßt in diesem Zusammenhang die in dem neuen Rahmen für urbane Mobilität bekundete Absicht der Kommission, „Ungleichheiten beim Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz [zu beseitigen], einschließlich der Verbesserung des Zugangs zu Bahnhöfen“; fordert ferner zusätzliche Unterstützung für kleinere Städte und stadtnahe Gebiete sowie abhängige ländliche und Berggebiete gerade in den weniger entwickelten Regionen, um die Anbindung dieser Gebiete und einen gleichberechtigten Zugang ihrer Bürgerinnen und Bürger zur Umstellung auf eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten;

Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der Mobilität in der Stadt

21. begrüßt die Absicht der Kommission, „mit nationalen und lokalen Verwaltungseinheiten und allen Interessenträgern zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass [der öffentliche Verkehr] das Rückgrat der urbanen Mobilität bleibt“; unterstreicht, dass alle vorhandenen Instrumente und Ressourcen hierauf ausgerichtet werden müssen; verweist zudem auf die wichtige Rolle, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei der Sicherstellung der Anbindung an städtische Zentren spielen;

22. betont, dass es dringend notwendig ist, die Gesamtkapazität des öffentlichen Verkehrs sowohl im Hinblick auf die geografische Abdeckung als auch auf die Häufigkeit der Verbindungen zu erhöhen, um der zu erwartenden Zunahme des Fahrgastaufkommens Rechnung zu tragen; verweist auf das chronische Investitionsdefizit in den letzten Jahrzehnten und die Investitionslücke bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben, worauf auch der Europäische Rechnungshof hingewiesen hat;

23. betont, dass der öffentliche Verkehr durch alternative Angebote und multimodale Konzepte ergänzt werden muss; fordert in diesem Zusammenhang flexible und nachfrageorientierte Lösungen für die erste und für die letzte Meile; unterstreicht ebenfalls, wie wichtig es ist, die aktive Mobilität und insbesondere das Radfahren zu fördern;

24. macht deutlich, dass eine nachhaltige öffentliche Verkehrsinfrastruktur, u. a. mit geeigneten Ladesystemen für Elektrobusse, die nicht nur Fernfahrten unter ungünstigen Gelände- und Wetterbedingungen, sondern auch eine höhere Reisegeschwindigkeit ermöglichen, bereitgestellt und ausgebaut werden muss;

25. fordert die Stärkung multimodaler Knotenpunkte, um ein nahtloses Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, u. a. indem der Zugang zur aktiven Mobilität verbessert und sichere Fahrradstellplätze bereitgestellt werden, damit das Umsteigen von Personen und das Umladen von Gütern schneller und effizienter vonstattengeht;

26. betont, wie wichtig stadtnahe Verbindungen einschließlich grenzüberschreitender Verbindungen sind, da der Pendelverkehr nicht an der Stadtgrenze Halt macht und auch in ländlichen Gebieten sowie in Grenzregionen über Staatsgrenzen hinweg erleichtert werden muss, z. B. indem an das Verkehrsnetz angeschlossene Park & Ride-Parkplätze bereitgestellt werden;

27. weist darauf hin, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Einführung bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsdienste (On-Demand-Verkehr) insbesondere in abgelegenen ländlichen Gebieten und dem ländlichen Raum der Gebiete in äußerster Randlage zu fördern, und fordert die Kommission auf, die Erprobung solcher Lösungen zu unterstützen und ein System zur Finanzierung und Förderung dieser Art von Diensten vorzuschlagen;

28. weist darauf hin, dass die Gebiete in äußerster Randlage aufgrund ihrer Geländebeschaffenheit und geringen Fläche in den größeren Städten, insbesondere in den Küstenstrichen, unter erheblicher Verkehrsüberlastung leiden. Allerdings werden dort derzeit Projekte für nachhaltigeren und saubereren Verkehr entwickelt, die als Vorbild für andere Regionen der EU und ihre Nachbarländern dienen können;

29. hebt die Bedeutung multimodaler Fahrscheinsysteme hervor, um nachhaltige Verkehrsträger für die Nutzer so zugänglich und effizient wie möglich zu machen und gleichzeitig die Fahrgastrechte im Zusammenhang mit Verspätungen und anderen Dienstaussfällen umfassend zu schützen;

30. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit zu prüfen, die gemeinsame Vergabe öffentlicher Aufträge durch öffentliche Verkehrsunternehmen oder LRG zu unterstützen, die sich in diesem Bereich zusammenschließen möchten, um nachhaltigere und einheitlichere Beschaffungsverfahren zu erreichen; fordert einen neuen Finanzierungsmechanismus der EU zur Förderung der Beschaffung sauberer Busse und betont, dass die Vereinbarkeit der EU-Haushaltsvorschriften mit den tatsächlichen Gegebenheiten der Beschaffung von Fahrzeugen sichergestellt werden muss;

31. macht darauf aufmerksam, dass die Umschulung und Weiterqualifizierung der Bediensteten öffentlicher Verkehrsunternehmen und der LRG vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung öffentlicher Verkehrsdienste und -systeme unterstützt werden muss;

32. fordert, die Eisenbahninfrastruktur insbesondere in solchen Gebieten auszubauen und zu modernisieren, in denen es Anzeichen für erhebliche Verschlechterungen gibt, und zu diesem Zweck Förderregelungen auszuarbeiten;

Vision Null

33. betont, dass ein ehrgeizigerer Ansatz für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zur Förderung einer weiteren Verlagerung auf aktive Verkehrsträger entscheidend ist;

34. macht deutlich, dass sich ein neuer Ansatz für die Aufteilung des Straßenraums in städtischen Gebieten am spürbarsten auf die Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer auswirken und gleichzeitig Verhaltensänderungen fördern sowie sowohl die Luftverschmutzung als auch die Lärmbelastung und die Verkehrsüberlastung verringern wird; begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^(?) über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur diesbezügliche Leitlinien bereitzustellen;

35. unterstreicht, dass die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen die Straßenverkehrssicherheit in städtischen Gebieten erheblich verbessern kann, worauf erstmals in der Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Gemeinschaft^(?) hingewiesen wurde; bekräftigt die Forderung des Europäischen Parlaments an die Europäische Kommission, den Mitgliedstaaten die Empfehlung⁽⁴⁾ einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Stadtgebieten auf dafür in Frage kommenden Straßenzügen auszusprechen, und verweist auf die positive Wirkung einer solchen politischen Kursänderung in verschiedenen Städten, in denen die Zahl der Straßenverkehrstoten zurückging und allgemein ein positiver Effekt auf die Gesundheit in der Stadt festzustellen war, was auch von der dritten globalen Ministerkonferenz zur Verkehrssicherheit im Februar 2020 und danach von der Generalversammlung der Vereinten Nationen unterstützt wurde;

36. hebt die positiven Auswirkungen autofreier Tage in Städten hervor, da sie den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bieten, alternative Verkehrsträger auszuprobieren und sie dabei unterstützen, den öffentlichen Raum für sich zurückzugewinnen; fordert die Europäische Kommission zur Vorlage eines Vorschlags auf, mit dem die Städte in der EU aufgerufen werden, mindestens einen einheitlich festgelegten Tag pro Jahr zum autofreien Tag zu erklären;

37. betont, dass Straßen auf niedrige Geschwindigkeiten und eine bessere Sichtbarkeit der am stärksten gefährdeten Nutzer des öffentlichen Raums ausgelegt werden müssen; hebt die Wirksamkeit von Infrastrukturen zur Verkehrsberuhigung sowie von Anstoßmaßnahmen hervor;

38. fordert die Kommission auf, diese Empfehlungen in ihre künftigen Leitlinien zu hochwertigen Infrastrukturen für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer aufzunehmen;

(?) Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

(?) KOM(86) 735 endg.

(4) Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Oktober 2021 zu dem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 — Empfehlungen für die nächsten Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ (ABl. C 132 vom 24.3.2022, S. 45).

Eine zukunftstaugliche Mobilität in der Stadt

39. betont, dass neue technische Lösungen zwar eine wichtige Rolle dabei spielen, die Städte lebenswerter zu machen, bestehende Technologien wie Elektro(lasten)fahrräder oder elektrische (Oberleitungs-)Busse, Straßenbahnen und Züge aber das Rückgrat der Bemühungen um einen emissionsfreien Güter- und Personenverkehr bilden sollten;

40. unterstreicht, dass es wichtig ist, schnellere Fortschritte bei der Konzipierung integrierter Fahrscheinsysteme für alle öffentlichen Verkehrsmittel zu erzielen; fordert die Kommission auf, im Rahmen gemeinsamer Bestimmungen die Entwicklung einer einheitlichen EU-App ins Auge zu fassen, um den Zugang zu Verkehrsdiensten in Städten in der gesamten EU zu erleichtern und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern, was sich sowohl auf den Bahntourismus als auch auf den Berufsverkehr positiv auswirken würde;

41. fordert eine enge und frühzeitige Zusammenarbeit mit den LRG bei der möglichen Nutzung von EUid-Brieftaschen durch Verkehrsunternehmen und Fahrgäste, worauf auch im neuen Rahmen für urbane Mobilität eingegangen wird;

42. weist darauf hin, dass geteilte Mobilität eine Lösung zur Verringerung des Verkehrsaufkommens in Städten und für Probleme im Zusammenhang mit Verkehrsüberlastung ist und dass ihre Entwicklung gefördert werden sollte;

43. macht darauf aufmerksam, dass die Datenerhebung ein wichtiges Instrument für die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist und dass deshalb alle erhobenen Daten allen einschlägigen Akteuren zur Verfügung gestellt werden sollten; es ist zwar wichtig, einfach nutzbare Lösungen wie mobile All-In-One-Apps zu erleichtern, doch muss auch der Datenschutz gewährleistet werden. Es bedarf einer gemeinsamen und koordinierten Methode für die Datenerhebung in den verschiedenen Gebieten, um den Austausch bewährter Verfahren und den Vergleich zuverlässiger Mobilitätsindikatoren zu erleichtern;

44. betont, dass die geschlechtsspezifische Dimension bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik angemessen berücksichtigt werden muss, wobei den besonderen Bedürfnissen von Frauen und ihrer zusätzlichen Anfälligkeit für Mobilitätsarmut sowie den Bedürfnissen anderer Gruppen Rechnung zu tragen ist;

Pläne für nachhaltige städtische Mobilität als Schlüsselinstrument für die Dekarbonisierung der Mobilität in der Stadt

45. bekräftigt seine Unterstützung für den stärkeren Schwerpunkt auf Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) im Zusammenhang mit dem Rahmen für urbane Mobilität; sie sollten für die über 400 städtischen Knotenpunkte, die im Zuge der vorgeschlagenen Überarbeitung der TEN-V-Verordnung festgelegt wurden, zu einer verbindlichen Auflage gemacht werden. Städte und Gemeinden, die bereits Pläne ausgearbeitet haben, die den Anforderungen der SUMP entsprechen, sollten diese Pläne jedoch nutzen können;

46. unterstützt ferner die Empfehlung, dass Städte einen SUMP aufstellen sollten; betont jedoch, dass solche Pläne die Möglichkeit der Ausweitung auf Gebiete mit mehreren Gemeinden, die als Metropolregionen oder städtische Ballungsräume fungieren, bieten müssen;

47. begrüßt die Absicht der Kommission, die Mitgliedstaaten aufzufordern, langfristige Programme zur Förderung der SUMP umzusetzen, um zum Aufbau von Kapazitäten und zur Umsetzung dieser Pläne im Einklang mit den SUMP-Leitlinien der EU beizutragen, und fordert in diesem Zusammenhang eine verpflichtende enge Zusammenarbeit mit den LRG; ruft die Kommission auf, auf eine enge Zusammenarbeit zwischen den nationalen Stellen, die künftig mit der Verwaltung der Programme für nachhaltige städtische Mobilität betraut werden sollen, und Vertretern der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vor Ort hinzuwirken und diese Zusammenarbeit in der Praxis zu überwachen;

48. betont, dass es zur Bewerkstelligung der Mobilitätswende in städtischen Gebieten entscheidend ist, dass die SUMP ganze funktionale Gebiete wirksam abdecken; fordert die Kommission auf, Möglichkeiten zu prüfen, wie Anreize für eine bessere Anbindung und für den Zugang zu Mobilitätsdiensten in vorstädtischen und stadtnahen sowie in umliegenden ländlichen Gebieten geschaffen werden können;

49. begrüßt die angekündigten optimierten Indikatoren und Benchmarking-Instrumente, die Ende 2022 veröffentlicht werden sollen, sowie die geplante programmunterstützende Maßnahme im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zur Förderung städtischer TEN-V-Knoten in diesem Bereich. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass die Entwicklung und Weiterverfolgung von Indikatoren nicht zu einer übermäßigen Arbeitsbelastung der Städte oder Gemeinden führt;

50. betont, dass die Datenerhebung in Schlüsselbereichen (z. B. Radspurkilometer, tägliche Nutzer, Unfälle, Art der Netze) in Abstimmung mit den LRG harmonisiert werden muss, damit künftige Beschlüsse und Investitionsentscheidungen zur aktiven Mobilität, auch im Rahmen der SUMP, in besserer Kenntnis der Sachlage getroffen werden können; der Verwaltungsaufwand für die Erhebung, Bereitstellung und Pflege der Daten muss dabei möglichst gering gehalten werden;

51. weist auf die neuen Ziele der Inklusion und Barrierefreiheit, die im Rahmen für urbane Mobilität formuliert wurden, hin und begrüßt den Indikator für die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Verbindung mit den aktualisierten SUMP-Leitlinien, was dazu beitragen kann, mögliche Risiken aufgrund von Mobilitätsarmut zu verringern;

52. befürwortet die Ausarbeitung von SUMP, fordert die Europäische Kommission im Hinblick auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips jedoch auf, die direkte Konsultation europäischer Städte und ihrer Verbände bei ihren laufenden und künftigen Arbeiten zu SUMP-Indikatoren zu verstärken; nimmt die Beteiligung von rund 50 Städten an dem jüngsten Pilotprojekt zur Entwicklung von Indikatoren für nachhaltige urbane Mobilität (SUMI) gebührend zur Kenntnis und weist gleichzeitig darauf hin, dass viele europäische Städte bereits gute SUMP mit operativen Indikatoren entwickelt haben. Der AdR könnte künftig helfen, mehr Adressaten zu erreichen und für einen direkteren Informationsfluss zwischen der EU und den LRG zu sorgen, damit die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Indikatoren keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand oder unnötige Belastungen für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nach sich ziehen;

53. begrüßt, dass ein Schwerpunktbereich des neuen Rahmens für urbane Mobilität der städtische Güterverkehr ist und dass vorgeschlagen wird, die urbane Logistik in die SUMP zu integrieren, insbesondere angesichts der erheblichen Zunahme des elektronischen Handels und der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten Veränderungen der Gütervertriebsmodelle; hebt das erhebliche Potenzial emissionsfreier Lösungen, Technologien und Fahrzeuge für die Stadtlogistik hervor; ermutigt zur Nutzung moderner Lastenfahrräder und Fahrradanhänger, denn etwa die Hälfte aller motorisierten Fahrten für die Beförderung von Gütern in europäischen Städten könnte mit dem Fahrrad erledigt werden; ruft in Erinnerung, dass dieses Ziel bereits 2015 von den EU-Verkehrsministern in ihrer „Erklärung zum Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel“ ausgegeben wurde;

54. fordert unterstützende Maßnahmen, mit denen die Nutzung des städtischen Schienenverkehrs für den Güterverkehr gefördert wird;

55. begrüßt die Absicht, den Dialog und die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten, u. a. den lokalen Behörden, zu fördern und den Datenaustausch zur Stadtlogistik als Grundlage für die Überwachung der Fortschritte und die langfristige Planung zu unterstützen; fordert die aktive Einbeziehung der LRG mit Blick auf die geplanten Berichtspflichten im Zusammenhang mit den optimierten Indikatoren für nachhaltige Mobilität in der Stadt (SUMI);

Finanzierung

56. betont, dass die in dem neuen Rahmen für urbane Mobilität und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgesehene erhebliche Verlagerung in Richtung öffentlicher und aktiver Verkehrsmittel nur möglich sein wird, wenn verstärkte und koordinierte Unterstützung seitens der Behörden auf EU-, nationaler, lokaler und regionaler Ebene sowie insbesondere eine gezieltere Finanzierung bereitgestellt werden;

57. fordert die Kommission auf, einen detaillierteren Überblick über die verfügbaren Finanzierungsquellen für städtische Mobilität und die den LRG offenstehenden Möglichkeiten zur Inanspruchnahme dieser Mittel vorzulegen; gibt gleichzeitig zu bedenken, dass langfristige Strategien und eine langfristige Haushaltsplanung entscheidend sind, um einen stabilen Rahmen für die Planung und für Investitionen im Bereich der Mobilität in der Stadt zu schaffen;

58. bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die im Rahmen von EU-Instrumenten verfügbaren Mittel für städtische Mobilität entweder in der Praxis eher begrenzt, schwer zugänglich oder für die LRG ungeeignet sind und/oder von willkürlichen Faktoren wie einer vorteilhaften Zusammenarbeit zwischen nationalen und subnationalen Regierungsebenen abhängen; fordert eine Aufstockung der den LRG als Direktfinanzierung zur Verfügung stehenden Programme und Instrumente im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen im Einklang mit einzelstaatlichen Regelungen mit gleicher Zielsetzung;

59. zeigt sich darüber besorgt, dass bestimmte Aspekte der im Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen auf nationaler und regionaler Ebene (ESVG) vorgesehenen Vorschriften in der Praxis unter Umständen schwer mit den erheblichen Infrastrukturinvestitionen der LRG vereinbar sind, insbesondere die Verpflichtung, solche Ausgaben in einem einzigen Haushaltsjahr zu erfassen, was zu einem übermäßigen Defizit in den entsprechenden Regionalen Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen führt; empfiehlt, das Potenzial der verfügbaren EU-Mittel dadurch zu optimieren, dass die LRG solche Ausgaben über den Lebenszyklus der Infrastruktur hinweg schrittweise in ihren Gesamtrechnungen erfassen können;

60. weist darauf hin, dass viele LRG erwarten, dass die EU-Ebene dezidiertere Maßnahmen zur Förderung der Internalisierung externer Kosten im Verkehrssektor ergreift und für eine systematischere Anwendung des Verursacherprinzips und des Nutzerprinzips sorgt; macht darauf aufmerksam, dass die Bemühungen der LRG in diesem Bereich durch einen unterstützenden Rahmen flankiert werden müssen;

61. hebt nachdrücklich hervor, dass die Einnahmen aus der CO₂-Steuer in den Ausbau des Schienen- oder Radwegenetzes und andere nachhaltige Infrastrukturprojekte fließen sollten, die für eine Umstellung des Verkehrssystems erforderlich sind. Insgesamt ist eine wirksame und vernünftige CO₂-Steuer ein zentraler Bestandteil einer klimafreundlichen Mobilitätspolitik;

Governance und Austausch bewährter Verfahren

62. unterstreicht die Notwendigkeit eines wirksamen Multi-Level-Governance-Ansatzes auf der Grundlage der aktiven Subsidiarität; begrüßt die Absicht der Kommission, die LRG zusammen mit Vertretern der Mitgliedstaaten stärker in die reformierte Sachverständigengruppe für urbane Mobilität (Expert Group on Urban Mobility, EGUM) einzubeziehen, und ersucht die Kommission, den AdR in diesem Zusammenhang einzubinden; weist darauf hin, dass die wichtigsten Akteure der aktiven Mobilität (Fußgänger und Fahrradfahrer) sowie die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel dringend stärker an der Planung für Mobilität in der Stadt beteiligt werden müssen;

63. plädiert für den Austausch bewährter Verfahren vornehmlich zu angemessenen Infrastrukturen, die sichere und angenehme Räume für aktive Mobilität wie Zufußgehen und Radfahren bieten; betont in diesem Zusammenhang, dass es wichtig ist, getrennte Geh- und Radwege auszuweisen;

64. plädiert hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für einen Austausch bisheriger Erfahrungen und bewährter Verfahren, um ein Vorgehen zu gewährleisten, das Verhaltensänderungen begünstigt;

65. begrüßt das große Interesse der Städte in der EU an der EU-Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“, woran sich sowohl das starke Engagement vieler Städte in der EU für die Verwirklichung der Mobilitätswende als auch die Notwendigkeit zusätzlicher finanzieller, technischer und strategischer Unterstützung seitens der EU-Ebene ablesen lässt; fordert die Kommission auf, diese Dynamik aufrechtzuerhalten und dafür zu sorgen, dass alle Städte in der EU, die an einer Mitwirkung interessiert sind, so aktiv wie möglich einbezogen werden;

66. weist insbesondere darauf hin, dass die EU-Missionen „Klimaneutrale und intelligente Städte“ und „100 klimaneutrale Städte“ nicht zu einer Verschärfung der Ungleichheiten und einer Vertiefung der Kluft zwischen den am weitesten entwickelten und den strukturschwächsten Städten führen dürfen; betont, dass das Ziel dieser Missionen, alle Städte der EU beim grünen Übergang zu unterstützen, gut im Auge behalten werden muss;

67. appelliert an die Organe und Einrichtungen der EU, mit gutem Beispiel voranzugehen und ähnliche Programme wie die Mission „100 klimaneutrale Städte“ anzunehmen;

68. spricht sich für einen EU-weiten Austausch bewährter Verfahren zur Erschwinglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel aus; fordert die Europäische Kommission ferner auf, eine Machbarkeitsstudie über die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrssystems in der gesamten EU durchzuführen, um einen Anreiz für den Umstieg auf andere Verkehrsträger zu schaffen. In dieser Studie sollten sowohl soziale als auch finanzielle Aspekte behandelt werden, einschließlich der derzeitigen Rolle der Ticketerlöse als Ausgleich für die steigenden Betriebskosten lokaler und regionaler Gebietskörperschaften und öffentlicher Verkehrsunternehmen.

Brüssel, den 11. Oktober 2022

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen
Vasco ALVES CORDEIRO