

**Stellungnahme des Ausschusses der Regionen — Paket zur Mobilität in der Stadt**

(2014/C 271/04)

**Berichterstatter:** Albert Bore (UK/SPE), Mitglied des Stadtrats von Birmingham**Referenzdokumente:** Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt — KOM(2013) 913 final

A call to action on urban logistics — SWD(2013) 524 final

Targeted action on urban road user safety — SWD(2013) 525 final

A call for smarter urban vehicle access regulations — SWD(2013) 526 final

Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities — SWD(2013) 527 final

**I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN**

1. Nachhaltige städtische Verkehrssysteme führen zu einer besseren Lebensqualität für die europäischen Bürger und spielen eine große Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit von Städten, Regionen und der Europäischen Union als Ganzes. 70 % der europäischen Bürger wohnen in Städten, und mit einem Anteil von mehr als 80 % am BIP der EU sind Städte wichtige Zentren des wirtschaftlichen Lebens.

2. Städtische Mobilität und Stadtverkehr liegen im Zuständigkeitsbereich der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, deren Aufgabe es ist, die Politik zur Mobilität in der Stadt zu gestalten und umzusetzen sowie öffentliche Verkehrsleistungen in ihrem Gebiet zur Verfügung zu stellen. Entscheidungen auf lokaler Ebene sind oft an Rahmenbedingungen gebunden, die von der nationalen Politik und innerhalb einer neuen EU-Agenda für Städte vorgegeben werden. Viele betrachten eine solche Agenda als Bestandteil der europäischen Agenda für „intelligente Städte“.

3. Der Ausschuss der Regionen hat bereits in früheren Stellungnahmen zur Mobilität in der Stadt politische Empfehlungen ausgesprochen, insbesondere in seiner Stellungnahme zu dem Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“<sup>(1)</sup>, seinen beiden Stellungnahmen zum Aktionsplan urbane Mobilität<sup>(2)</sup> und schließlich in seiner Stellungnahme zu dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“<sup>(3)</sup>. Darin befürwortet er nachhaltige Maßnahmen für die Mobilität in der Stadt unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte.

4. Das von einem umfassenden Begriff des Subsidiaritätsprinzips geprägte Paket zur urbanen Mobilität sieht zielgerichtete Maßnahmen vor, bei denen ein Tätigwerden der EU zusätzlichen Nutzen bringt, insbesondere in Bezug auf die Förderung der Zusammenarbeit, den Austausch bewährter Verfahren und gemeinsame Leitlinien. Darüber hinaus enthält es Empfehlungen an die Mitgliedstaaten über die Einführung von Maßnahmen hinsichtlich Stadtlogistik, Zugangsregelungen für Städte, intelligenter Verkehrssystemlösungen (IVS) und der Sicherheit im städtischen Straßenverkehr.

5. Der Ausschuss unterstreicht die Bedeutung eines umfassenden politischen Konzepts der Europäischen Union für städtische Gebiete auf der Grundlage der Gedanken und Vorschläge, die der Ausschuss in parallel ausgearbeiteten und einander ergänzenden Stellungnahmen (zu einer integrierten Städteagenda, zum Fokus „Nachhaltige Stadt“ des Siebten Umweltaktionsprogramms und zur Mobilität in der Stadt) bereits vorgelegt hat.

<sup>(1)</sup> CdR 236/2007 fin.

<sup>(2)</sup> CdR 417/2008 fin; CdR 256/2009 fin.

<sup>(3)</sup> CdR 101/2011 fin.

## II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

### DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

#### **Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt**

6. unterstreicht, dass für die städtische Entwicklung ein nachhaltiger und ganzheitlicher Ansatz unerlässlich ist. Fragen im Zusammenhang mit Mobilität in der Stadt sind durch ein sektorspezifisches Vorgehen allein nicht zu lösen. Insbesondere ist die Verbindung zwischen der städtischen Dimension der Verkehrspolitik und dem weiter gefassten Konzept der Raumplanung zu berücksichtigen, um nicht nur den öffentlichen städtischen Nahverkehr und die entsprechenden Infrastrukturen zu verbessern, sondern auch um gegen die Zersiedlung der Landschaft anzugehen und die Beziehungen zwischen den Städten und ihrer direkten Umgebung (Stadt/Land) zu überdenken. Bezüglich weiterer Vorschläge zur Nachhaltigkeit verweist der AdR auf seine Stellungnahme „Das 7. Umweltaktionsprogramm und die nachhaltige Stadt“<sup>(4)</sup>;

7. ist der Auffassung, dass auf der Ebene der Mitgliedstaaten Maßnahmen (Sensibilisierungskampagnen, Anreize usw.) notwendig sind, die einen Mentalitätswandel in der Bevölkerung zugunsten der Nutzung energiesparender Verkehrsmittel ermöglichen;

8. ist der Auffassung, dass Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt (Mobilitätspläne) eng in die Politik der Flächennutzung eingebunden werden müssen. Wird die Entwicklung schlecht geplant und unzureichend mit dem Verkehrsnetz verknüpft, steigt die Verkehrsnachfrage und damit bei vielen Wegen die Abhängigkeit vom eigenen Auto;

9. betrachtet Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt als angemessenes strategisches Instrument für die Entwicklung eines solchen umfassenden Ansatzes für urbane Mobilität, der auf alle Verkehrsträger und -Formen im gesamten Funktionsgebiet einer Stadt oder eines städtischen Verdichtungsgebiets ausgerichtet ist: öffentlicher und Individualverkehr, Taxis, Personen- und Güterverkehr, motorisierter und nicht motorisierter, fahrender und stehender Verkehr, wobei Fragen der Gleichstellung und der Mobilität der Bevölkerung durchgehend berücksichtigt werden sollten. Die Erarbeitung von Plänen für nachhaltige Mobilität in der Stadt, für alle Städte, ist weiterhin eine der zentralen Forderungen des AdR, wobei die Gestaltung und Umsetzung der Pläne für Mobilität in der Stadt in deren eigener Regie liegt;

10. bedauert, dass zwar in vielen Städten bereits Mobilitätspläne vorliegen und sich als hervorragende Grundlage für Diskussionen und für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in städtischen Gebieten erwiesen haben, dass aber bisher noch kein gemeinsames europaweites Konzept für solche Pläne besteht;

11. zeigt sich zufrieden darüber, dass die Europäische Kommission den Ausschuss der Regionen aktiv in das Verfahren der Folgenabschätzung für das Paket zur Mobilität in der Stadt eingebunden hat, und insbesondere darüber, dass die GD MOVE die zentralen Bedenken des Ausschusses der Regionen berücksichtigt und einen unverbindlichen Vorschlag vorgelegt hat;

12. fragt sich, wie die Kommission gewährleisten will, dass die im „Paket zur Mobilität in der Stadt“ umrissenen Ziele und Maßnahmen auch wirklich umgesetzt werden, da die Städte und städtischen Regionen in der EU in Bezug auf die Erstellung und Durchführung von Plänen in ihrem städtischen Gebiet unterschiedlich weit fortgeschritten sind. Dies betrifft sowohl die Mobilität der Bürger als auch die Maßnahmen im Bereich der städtischen Logistik, der Regulierung und intelligenteren Steuerung des Zugangs zum städtischen Gebiet, der Schaffung intelligenter städtischer Verkehrssysteme oder der städtischen Verkehrssicherheit;

13. versteht ein solches Konzept als unverbindliche Leitlinie und verweist auf die Klarstellung, dass es an die spezifischen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten und der jeweiligen Stadtgebiete angepasst werden kann und sollte;

14. begrüßt das Engagement der Kommission zur Unterstützung der Entwicklung und Verbreitung des Konzepts, insbesondere ihren Vorschlag zur Einrichtung einer europäischen Plattform für Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt, und ihre erklärte Bereitschaft zur Unterstützung der nationalen, regionalen und lokalen Behörden bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsplänen, auch durch Finanzierungsinstrumente. Wünschenswert wäre ein uneingeschränktes Bekenntnis der Europäischen Kommission zur Einbindung lokaler und regionaler Vertreter in diese europäische Plattform;

15. dringt darauf, dass bei der von der Kommission vorgeschlagenen Einsetzung einer Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten zu Mobilität und Verkehr in der Stadt auch Vertreter der lokalen Gebietskörperschaften bzw. Städte hinzugezogen werden, um einen Beitrag zu der vorgeschlagenen europäischen Plattform zu leisten;

16. fordert, dass Mobilitätspläne auf nationaler Ebene gefördert werden und dass die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, die erforderlichen Gesetzesänderungen zur Bereitstellung der notwendigen Rahmenbedingungen vorzunehmen, damit die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften lokale Strategien für Mobilität in der Stadt erarbeiten und erfolgreich umsetzen können;

---

<sup>(4)</sup> COR-2013-07987.

17. verweist darauf, dass die Städte Verkehrsknoten sind, an denen Verkehrswege in der Regel beginnen und enden und verschiedene Verkehrsträger zusammenlaufen. Daher müssen sie als sehr wichtige und untrennbare Bestandteile sämtlicher Verkehrsnetze angesehen und der städtischen Mobilität die ihr zukommende Aufmerksamkeit gewidmet werden;

### **Regelungen für den Zugang von Fahrzeugen zum städtischen Raum**

18. ist überzeugt, dass Zugangsregelungen und Straßenbenutzungsgebühren wirksame Mittel sein können, um der konkurrierenden Nachfrage nach Platz auf den städtischen Straßen gerecht zu werden und zentrale Probleme wie Staus, Umweltbelastung und Zersiedlung anzugehen. Dies steht im Einklang mit dem Nutzer- bzw. Verursacherprinzip und schafft Anreize für den Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsträgern;

19. merkt an, dass Zugangsregelungen und Straßenbenutzungsgebühren nach dem Subsidiaritätsprinzip nur auf Beschluss der lokalen Behörden eingeführt werden können. Solche Regelungen müssen auf die spezifischen Gegebenheiten und Anforderungen vor Ort zugeschnitten werden; eine für alle passende Pauschallösung kann es daher nicht geben. Diese Anpassung kann nur auf der lokalen Ebene von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften geleistet werden;

20. stellt fest, dass in den letzten Jahren innerhalb der EU eine große Bandbreite an Regelungen eingeführt wurde, diese Vielfalt jedoch das Reisen in Europa manchmal erschweren kann, vor allem weil es vielfach an Informationen darüber fehlt, wie die verschiedenen lokalen Regelungen einzuhalten sind;

21. betont, dass die Regulierung des Zugangs zum städtischen Gebiet auf klaren und so universell wie möglich gehaltenen Regelungen in Bezug auf die Zielsetzungen wie z. B. Verringerung des Verkehrsaufkommens, Minderung der Schadstoffemissionen oder Förderung der Nutzung anderer, nachhaltigerer Verkehrsträger beruhen muss;

22. räumt daher und im Einklang mit seiner Stellungnahme zum Aktionsplan urbane Mobilität von 2009<sup>(5)</sup> ein, dass ein Mindestmaß an Harmonisierung und Kohärenz auf EU-Ebene notwendig ist, insbesondere hinsichtlich der Klassifizierung von Fahrzeugen, der Emissionsklassen und der Verkehrszeichen, die in Zusammenarbeit zwischen den lokalen und nationalen Behörden sowie den EU-Stellen erreicht werden muss;

23. begrüßt den Vorschlag der Kommission, den Austausch mit den Mitgliedstaaten und Sachverständigen zu Zugangsregelungen für die Städte zu fördern und unverbindliche Leitlinien zu erarbeiten, um die Städte bei der wirksamen Umsetzung solcher Regelungen zu unterstützen;

24. geht davon aus, dass intelligente Verkehrssysteme (IVS) gemeinsame technische Standards erfordern, damit Interoperabilität gewährleistet ist und neue technische Hindernisse für die Freizügigkeit innerhalb der EU vermieden werden;

### **Sicherheit im städtischen Straßenverkehr**

25. bedauert die nach wie vor unannehmbar hohe Zahl der Verkehrstopfer (26 000 Verkehrstote 2013) in der EU und ist besorgt darüber, dass gefährdete Straßennutzer wie Radfahrer, Fußgänger und vor allem ältere Menschen am stärksten betroffen sind. Er zeigt sich insbesondere besorgt darüber, dass die Anzahl der getöteten Fahrradfahrer im Vergleich zu 2010 sogar gestiegen ist;

26. unterstreicht die Bedeutung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Sicherung nachhaltiger Verkehrsformen wie Radfahren und Zufußgehen sowie die positiven Auswirkungen auf die gesundheitspolitische Agenda durch die Unterstützung einer verstärkten Hinwendung zu aktiver Fortbewegung. Diese Fragen sollten einen untrennbaren Bestandteil der Mobilitätspläne bilden, und weitergehende Leitlinien zu ihrer Erreichung wären hilfreich;

27. dringt darauf, auch eine angemessene Verkehrserziehung der Bürger zu fördern, da diese in unmittelbarem Zusammenhang mit Verkehrsunfällen steht;

28. erinnert an seine bisherige Unterstützung für die im Weißbuch Verkehr der Kommission von 2011 festgeschriebenen Ziele hinsichtlich Verkehrssicherheit, nämlich die Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null bis 2050 und die Halbierung der Zahl der Verkehrstopfer bis 2020, gemessen an den Zahlen von 2010;

---

<sup>(5)</sup> CdR 256/2009 fin.

29. rechnet infolge der Bemühungen um die Verbesserung der Sicherheit durch die Fahrzeugkonstruktion und den Einsatz von IVS wie Fahrerunterstützungssysteme (vor allem V2I- und V2V-Lösungen) mit einem künftigen Rückgang der Unfallzahlen, empfiehlt aber verstärkte Anstrengungen seitens der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Förderung des Einsatzes sichererer Fahrzeuge, z. B. durch das öffentliche Beschaffungswesen;

30. empfiehlt, bei IVS-basierten Lösungen auch zu untersuchen, inwiefern sich die Förderung einer echten Verhaltensänderung seitens der Fahrer positiv auf die Umwelt, die Sicherheit im Straßenverkehr und die effiziente Nutzung von Energie auswirkt;

31. begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Verkehrssicherheit in der Stadt im Rahmen des Pakets zur urbanen Mobilität anzugehen, und nimmt das feste Vorhaben der Europäischen Kommission zur Kenntnis, Beispiele für bewährte Verfahrensweisen der Verkehrssicherheitsplanung zu sammeln und zu verbreiten sowie Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Schwerverletzten im städtischen Straßenverkehr zu analysieren. Dieses Vorhaben sollte nicht wie vorgeschlagen auf die nächsten zwei Jahre beschränkt bleiben, sondern gegebenenfalls fortgeführt werden;

32. begrüßt die Empfehlung der Europäischen Kommission zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen und möglichst detaillierten Erhebung von Straßenverkehrssicherheitsdaten durch die Mitgliedstaaten und ermutigt die lokalen Behörden, diese Daten zur Analyse vor Ort und für die Planung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit heranzuziehen. Technische Verbesserungen können anerkanntermaßen letztlich nur einen begrenzten Beitrag leisten; durch die Verwendung von Straßenverkehrssicherheitsdaten können aber die Kommunen mit den höchsten Unfallzahlen ermittelt werden. Dies ermöglicht gezieltere Kampagnen und Verkehrssicherheitsschulungen;

33. unterstreicht, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften gemäß den Grundsätzen von Subsidiarität und Multi-Level-Governance für die Konzipierung von Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit verantwortlich sind, soweit diese auf die Lösung lokaler Probleme abzielen und auf die Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten sind. Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt können sich als wirksames Mittel erweisen, einen integrierten Ansatz zur Straßenverkehrssicherheit auf lokaler Ebene zu fördern;

### **Stadtlogistik**

34. hebt die nicht zu unterschätzende Rolle von Güterverkehr und Logistik hervor. Städtische Logistik macht zwar nur einen relativ geringen Teil des Verkehrsaufkommens in der Stadt aus, beansprucht aber einen erheblichen Teil des Straßenraumes, z. B. zum Be- und Entladen, und trägt so zu Stau und anderen Problemen bei. In der Stadt verkehrende Güterfahrzeuge verursachen außerdem einen überproportionalen Anteil an der Luft- und Lärmbelastung und sind häufig in schwere Unfälle mit gefährdeten Straßennutzern wie Radfahrern oder Fußgängern verwickelt. Unter diesem Aspekt würde sich eine Optimierung der Stadtlogistik auch auf die innerstädtischen Verkehrssysteme als Ganze positiv auswirken;

35. unterstreicht das erhebliche Potenzial im Zusammenhang mit der Einführung neuer Technologien wie z. B. dem Einsatz alternativer Kraftstoffe. Die Entwicklung und frühzeitige Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge in Städten kann anerkanntermaßen unmittelbar zu einer Verringerung der Ölabhängigkeit beitragen sowie Vorteile für die Gesundheit durch bessere Luft und geringere Lärmbelastung bringen; unterstützt nach wie vor das im Weißbuch Verkehr von 2011 formulierte Ziel der Erreichung einer im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030;

36. stellt fest, dass insbesondere für kleinere Betreiber die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Einführung umweltfreundlicherer Fahrzeuge in den städtischen Fahrzeugflotten möglicherweise von Anreizmechanismen abhängt, die auf Kostenvorteilen im Zusammenhang mit den externen Effekten beruhen. Deswegen sollten quantitative Ziele hinsichtlich des öffentlichen und privaten Fuhrparks festgelegt werden;

37. begrüßt die Einbindung des Themenbereichs Stadtlogistik in das Paket zur Mobilität in der Stadt, insbesondere wegen der bisher stiefmütterlichen Behandlung dieses Bereichs innerhalb der städtischen Verkehrsplanung;

38. begrüßt die Bereitschaft der Europäischen Kommission, Maßnahmen zur Verbesserung der Verbreitung und Akzeptanz von bewährten Praktiken der Stadtlogistik zu ergreifen, insbesondere durch Leitlinien zur Verbesserung der Leistung der Stadtlogistik und zur erleichterten Beschaffung saubererer und sichererer Fahrzeuge durch Überprüfung des Anwendungsbereichs des *Clean Vehicle Portal* ([www.cleanvehicle.eu](http://www.cleanvehicle.eu));

39. räumt ein, dass es noch immer an Daten und Informationen zu Güterverkehrsströmen fehlt, um die städtischen Gebiete bei einer effizienteren Planung der Güterbewegungen auf ihrem Gebiet zu unterstützen. In Verbindung mit IVS-Anwendungen würden solche Daten und Informationen es den städtischen Behörden ermöglichen, die Anforderungen der Stadtlogistik besser zu verstehen, die Effizienz der Güterbewegungen zu verbessern und geeignetere Routen für die Fahrzeuge zu ermitteln und so zu einer Senkung der Emissionen zu gelangen;

40. teilt den Standpunkt der Kommission, nach dem Stadtlogistik in den nationalen Konzepten zur Mobilität in der Stadt und insbesondere zu Mobilitätsplänen angemessen berücksichtigt werden sollte;

#### ***Intelligente Verkehrssysteme für die Stadt (IVS)***

41. würdigt erneut das Potenzial von IVS bezüglich der Optimierung der Mobilität in der Stadt und der Erreichung politischer Ziele wie verbesserter Sicherheit und geringerer Verkehrsbelastung. Informationstechnologien spielen eine entscheidende Rolle für die Unterstützung neuer Mobilitätsmuster auf der Grundlage einer Kombination aller Verkehrsmittel (z. B. multimodale Reise- und Verkehrsinformationen in Echtzeit, integrierte multimodale Fahrkartenbuchung, Carsharing und öffentliche Fahrradverleihsysteme);

42. bedauert die bisher allenfalls punktuelle Akzeptanz für IVS-Anwendungen, die auf einen Mangel an Interoperabilität und effizienter Zusammenarbeit zurückzuführen ist, und teilt den Standpunkt der Europäischen Kommission, nach dem das volle Potenzial von IVS erst bei europaweiter Verbreitung ausgeschöpft werden kann. Eine umfassende Kohärenz und Interoperabilität würde grenzüberschreitenden Verkehr und Freizügigkeit in der EU fördern. Dies betrifft auch städtische Gebiete, bei denen es sich oft um wichtige Knotenpunkte des transeuropäischen Verkehrsnetzes handelt;

43. fordert die Unterstützung von Initiativen der lokalen Gebietskörperschaften zur Einführung von IVS. Die Einführung technischer und technologischer Verbesserungen zur Förderung von Mobilität, Effizienz, Sicherheit und Qualität des Verkehrs in der Stadt muss beschleunigt werden;

44. erinnert an die bereits geleistete Arbeit der Europäischen Kommission bezüglich interoperabler und kohärenter IVS, insbesondere die Bereitstellung eines Rechtsrahmens mit der Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) und die Einsetzung einer Sachverständigengruppe zu IVS in der Stadt, die bereits Leitlinien für wichtige Anwendungen solcher Systeme in städtischen Gebieten entwickelt hat;

45. begrüßt vor diesem Hintergrund die von der Europäischen Kommission geplante Fortsetzung ihrer Arbeit auf diesem Gebiet und ihre Absicht, die vorhandene Rechtssetzung um Bestimmungen zum Zugang zu Verkehrs- und Reisedaten zu ergänzen, im Rahmen der IVS-Richtlinie 2010/40/EU Spezifikationen zu multimodalen Informationsdiensten und Verkehrsinformationen in Echtzeit zu erarbeiten und die Einführung von Systemen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen in städtischen Gebieten zu erleichtern. Voraussetzung für die Akzeptanz solcher Systeme ist jedoch, dass die Belange des Datenschutzes und der Privatsphäre in vollem Umfang berücksichtigt werden;

#### ***Klimawandel, Luftqualität und Lärmschutz***

46. bedauert, dass die Kommission in ihrer Mitteilung nicht angemessen auf Luftqualität und Klimaschutz eingeht. Infolge der Auswirkungen des Klimawandels werden die Verkehrssysteme an immer mehr Tagen unter extremen Wetterbedingungen funktionieren müssen. Werden keine geeigneten Maßnahmen zur Anpassung unserer Verkehrssysteme an solche Ereignisse getroffen, so sind mehr Störungen und höhere soziale und wirtschaftliche Kosten zu erwarten;

47. betont, dass die Luftqualität aus vielen anderen Gründen ein wichtiges Anliegen in vielen größeren und kleineren europäischen Städten ist, da die Auswirkungen der Luftverschmutzung einen noch höheren menschlichen Preis fordern als Unfälle im Straßenverkehr und bei den umweltbedingten Todesursachen in der EU an vorderster Stelle rangieren. Schlechte Luft beeinflusst auch die Lebensqualität, da sie Asthma und Atembeschwerden auslösen kann. Sie führt zu Arbeitsausfällen und hohen Gesundheitskosten, wobei gefährdete Gruppen wie Kinder, Asthmakranke und ältere Menschen am stärksten betroffen sind. Schlechte Luft schädigt darüber hinaus durch übermäßige Stickstoffbelastung (Eutrophierung) und sauren Regen die Ökosysteme. Die unmittelbaren Kosten der Luftverschmutzung für die Gesellschaft, einschließlich Schäden an Kulturpflanzen und Gebäuden, belaufen sich auf ca. 23 Mrd. EUR jährlich, während die externen Kosten allein aufgrund gesundheitlicher Auswirkungen auf 330-940 Mrd. EUR (3-9 % des EU-BIP) geschätzt werden;

48. stellt fest, dass die Regierungen vieler Mitgliedstaaten aufgrund von Überschreitungen der von der EU vorgegebenen gesundheitlichen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> gegebenenfalls mit Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission rechnen müssen, wobei möglicherweise empfindliche Strafen auf die lokalen Gebietskörperschaften und öffentlichen Einrichtungen abgewälzt werden, die die ihnen zu Gebote stehenden Befugnisse nicht zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen genutzt haben. Allerdings muss dabei umsichtig vorgegangen werden. Es ist mittlerweile klar, dass Überschreitungen auf lokaler Ebene oftmals u. a. auf halbherzige nationale oder europäische Maßnahmen zur Behebung der Probleme an der Quelle zurückzuführen sind. Es bedarf eines Mehrebenenansatzes, bei dem jede Regierungsebene (europäisch, national, regional und lokal) ihrer Verantwortung nachkommt und die Maßnahmen trifft, die auf der jeweiligen Ebene ergriffen werden können und müssen;

49. weist darauf hin, dass jedes der verschiedenen Elemente von Mobilitätsplänen zur Verbesserung der Luftqualität beitragen kann: Mit IVS-Lösungen werden effizientere Verkehrsbewegungen erreicht, eine bessere Verwaltung der Stadtlogistik trägt zur Verringerung von Lärm und zur Entlastung der Straßen bei und macht die Fahrten effizienter; durch Zugangsregelungen können abgasintensive Fahrzeuge ferngehalten und der Einsatz leiserer und besonders schadstoffarmer Fahrzeuge gefördert werden, und durch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit lassen sich Anreize zu einem besseren Fahrverhalten schaffen. Alle diese Maßnahmen müssen zur Verringerung der Emissionen insgesamt beitragen und gleichzeitig die Zahl der Verkehrsunfälle senken und die oft damit einhergehenden Verkehrsbehinderungen mindern. Gute Beispiele hierfür sind Programme wie Civitas oder Ecostars;

50. ist der Ansicht, dass mit Maßnahmen im Rahmen von Mobilitätsplänen der Anteil von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel erhöht werden sollte, was nicht nur zur Senkung der Schadstoff- und Lärmemissionen aus Kraftfahrzeugen, sondern auch zu einer besseren Zugänglichkeit für alle und damit zu mehr Gerechtigkeit im Verkehrssystem beiträgt sowie zu mehr körperlicher Betätigung und zu besserer Gesundheit der Bevölkerung führt;

51. betont, dass die bestehenden EU-Rechtsvorschriften für Luftqualität, Lärm und Kraftfahrzeugbesteuerung derzeit überarbeitet werden, und fordert, dass sie in Einklang mit dem Tenor dieser Mitteilung gebracht werden;

52. hält es für wichtig, dass die der Gefahr der Lärmbelastung ausgesetzten Städte einen Lärmkartierungsplan aufstellen, anhand dessen eine Einteilung ihres Gebiets auf der Grundlage der zugelassenen Höchstwerte der Lärmbelastung vorgenommen wird und — besonders in der Nähe von Parks, Schulen, Krankenhäusern und Seniorenheimen — städtische und vorstädtische Lärmschutzgebiete ausgewiesen werden;

53. fordert daher, dass sich die Besorgnis über die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung in Maßnahmen auf dem Wege von Mobilitätsplänen sowohl der EU als auch der Mitgliedstaaten niederschlägt;

#### ***Verstärkte Unterstützung durch die EU***

54. begrüßt die Bereitschaft der Europäischen Kommission zu einer verstärkten Unterstützung durch die EU für nachhaltige Mobilität in der Stadt in den Bereichen Zusammenarbeit, Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren, Forschung und Innovation, finanzieller Unterstützung und internationaler Zusammenarbeit;

55. begrüßt insbesondere die Absicht, die vorhandene Beobachtungsstelle für urbane Mobilität ELTIS zu verbessern, indem das vorhandene Portal der Mobilitätspläne eingebunden und zu einem umfassenden Wissens- und Kompetenzzentrum umgebaut wird. Mit diesem Schritt werden Informationen über die EU-weite städtische Verkehrsplanung konsolidiert und ein Beitrag zu der geplanten europäischen Plattform für nachhaltige Mobilität in der Stadt geleistet. So erhalten die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ein Instrument zur erfolgreichen Anwendung der Mobilitätspläne;

56. unterstützt den Vorschlag der Entwicklung eines europäischen Mobilitätsanzeigers, der erstmals im Weißbuch Verkehr 2011 unterbreitet wurde und harmonisierte Indikatoren für das Benchmarking und den Vergleich der Fortschritte in den städtischen Gebieten in der gesamten EU vorsieht;

57. regt jedoch an, einen solchen Mobilitätsanzeiger sorgfältig zu planen, damit er sich nicht zu einem bloßen Rankingsystem entwickelt. Mobilitätsanzeiger müssen auf die jeweilige Stadt zugeschnitten sein, um zeitbezogene Ausgangswerte festzulegen und mehrere zentrale Indikatoren wie das Verhältnis der verschiedenen Verkehrsträger, Zugänglichkeit, kraftstoffsparende Fahrzeuge, Luftqualität und Gesundheit einzubeziehen. Nachfolgende Anträge auf EU-Finanzierung müssen konkrete Angaben dazu enthalten, inwiefern das Projekt oder die Entwicklung die Ausgangswerte verbessert bzw. beeinflusst, und die Mobilitätsanzeiger sollten jährlich überprüft werden;

58. verweist auf die hohe Belastung der Städte durch eine zunehmende Zahl an Kraftfahrzeugen. Die in einigen Städten Europas entwickelten Car-Sharing-Dienstleistungen können hier eine erhebliche Entlastung bringen. Jedoch ist diese Entwicklung bislang sehr ungleich über die europäischen Länder verteilt, obwohl das europäische momo-Projekt das hiermit verbundene Potenzial aufgezeigt hat. Die Kommission sollte die Sharing-Modelle (wie Bike-Sharing, Car-Sharing, Car-Pooling) ausdrücklich in ihre Strategien aufnehmen;

59. fordert, finanzielle Hilfen für nachhaltige Mobilität in der Stadt aus dem Europäischen Struktur- und Investitionsfonds mit Leitlinien der Europäischen Kommission für die lokalen und regionalen Behörden darüber zu untermauern, wie die ESI-Fonds systematischer eingesetzt werden können, um integrierte Maßnahmenpakete für Mobilität in der Stadt zu finanzieren, darunter auch mit den neuen Instrumenten wie z. B. integrierte territoriale Investitionen. Darüber hinaus sind Leitlinien zur Entwicklung von Mobilitätsplänen erforderlich, um aufzuzeigen, dass sich Investitionen in barer Münze auszahlen, und um Synergien mit anderen EU-Programmen wie Horizont 2020 zu nutzen;

60. begrüßt die Absicht der Kommission, kleineren und mittleren Städten mehr Aufmerksamkeit zu schenken, die eine grundlegende Rolle im gesamten europäischen Städtewesen spielen. Darüber hinaus bieten diese Städte ein großes Potenzial aufgrund ihrer sozialen, ökologischen und institutionellen Vorzüge im Zusammenhang mit ihrer geringen Größe. Die Probleme im Rahmen der urbanen Mobilität betreffen nicht ausschließlich die Großstädte. Erschwerend kommt hinzu, dass kleine und mittlere Städte erhebliche Schwierigkeiten haben, Projekte zur Verbesserung der urbanen Mobilität zu finanzieren, weil diese mit hohen Kosten und geringen Skaleneffekten verbunden sind;
61. würde es als sehr sinnvoll erachten, Mobilitätspläne mit Maßnahmen von Städten der EU im Rahmen des Bürgermeisterkonvents zu verknüpfen. Das freiwillige Engagement der Städte im Bürgermeisterkonvent könnte als Vorbild dienen, um für die Einführung von Mobilitätsplänen zu werben;
62. weist darauf hin, dass es in zahlreichen Städten, vor allem in den neuen Mitgliedstaaten, wegen der Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft zu einem radikalen Wandel bei den Funktionen einzelner Stadtgebiete und damit auch zu grundlegenden Veränderungen der Verkehrsströme kommt. Diese Veränderungen erfordern häufig einen vollständigen und aufwändigen Umbau der Verkehrsinfrastruktur jedweder Art. Daher ist es notwendig, in solchen Städten zunächst gerade den Umbau dieser grundlegenden Infrastruktur in Angriff zu nehmen und aus dem ESIF zu fördern, damit deren Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit gewährleistet werden. Eine Unterstützung im Rahmen des ESIF sollte daher nicht auf den Anschluss an das TEN-T-Netz begrenzt werden, sondern es sollte auch eine Finanzierung der lokalen Kommunikation und Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr und den alternativen Verkehr aus dem ESIF zulässig sein, denn beide tragen nachweislich zur Mobilität in den Städten bei;
63. ist überzeugt, dass bei anhand der EU-Leitlinien entwickelten Mobilitätsplänen davon auszugehen ist, dass sie den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort entsprechen und die Unterstützung lokaler Interessenträger und die Zustimmung lokaler Politiker haben. Pläne für nachhaltige Mobilität in der Stadt können als Garant dafür dienen, dass die Mittel in eine umfassendere Planung und Programmierung mit politischer Rückenstärkung vor Ort integriert werden;
64. befürwortet, dass Mittel aus dem Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds nur gewährt werden sollten, wenn die betreffenden Städte und Regionen eine kohärente und von unabhängiger Stelle validierte Bescheinigung über ein Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit für urbane Mobilität vorlegen.

Brüssel, den 25. Juni 2014.

*Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---