

EUROPÄISCHE UNION



Ausschuss der Regionen

COTER-IV-030

21. Sitzung der Fachkommission

20. November 2009

ARBEITSDOKUMENT
der Fachkommission für Kohäsionspolitik
"AKTIONSPLAN URBANE MOBILITÄT"

Berichterstatter: **Sir Albert BORE**

Mitglied des Stadtrates von Birmingham (UK/SPE)

Dieses Dokument wird in der Sitzung der Fachkommission für Kohäsionspolitik am **20. November 2009 von 11.00 bis 17.30 Uhr** erörtert.

WEITERGABE AN DIE ÜBERSETZUNG: 26. OKTOBER 2009

CdR 256/2009 (E) KI/UR/el

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.

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN –

1. **Hintergrund**

In seiner Stellungnahme "*Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt*"¹, die er im April 2009 als Antwort auf den Initiativbericht des Europäischen Parlaments² verabschiedet hat, äußert sich der Ausschuss der Regionen u.a. wie folgt:

Der Ausschuss der Regionen

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

1 CdR 417/2008.

2 INI/2008/2217.

Am 30. September 2009 veröffentlichte die Europäische Kommission einen "*Aktionsplan urbane Mobilität*"³, 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 umfassendes Förderpaket für die urbane Mobilität vor.

Lokale, regionale und nationale Behörden können diese Förderung und die angebotenen Instrumente auf freiwilliger Basis nutzen. Nach Meinung der Europäischen Kommission sind sie so besser gewappnet, um der Herausforderung der nachhaltigen Mobilität in der Stadt zu begegnen, was auch für ihre Politikgestaltung von Vorteil ist. Außerdem werden auch die europäischen Bürger und Unternehmen in ihrem Alltag davon profitieren.

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

Diese Aktionen spiegeln größtenteils die Standpunkte des Ausschusses der Regionen, des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Europäischen Parlaments wider.

2. **Anmerkungen zu dem "Aktionsplan urbane Mobilität" der Europäischen Kommission**

2.1 *Die wirtschaftlichen und ökologischen Argumente für einen Aktionsplan*

Die Europäische Kommission hält fest, dass 72%⁴ der europäischen Bevölkerung in städtischen Gebieten leben. Im Jahr 2050 wird dieser Prozentsatz auf 84% gestiegen sein. Darüber hinaus werden etwa 85% des BIP der EU in Städten erwirtschaftet. Städtische Gebiete stehen vor der Herausforderung, den Verkehr unter den Gesichtspunkten Wettbewerb (Verkehrsüberlastung) und Umwelt (Luftverschmutzung, Lärmbelästigung) nachhaltig zu gestalten.

In Anbetracht dieser Situation sollte der AdR dafür plädieren, dass städtische Gebiete neben der Klimaagenda auch eine Agenda für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum verfolgen und über wirksame und koordinierte Maßnahmen nachhaltige Verkehrssysteme und eine nachhaltige Mobilität in der Stadt sicherstellen sollten. Da der Großteil des Personen- und Güterverkehrs in städtischen Gebieten zumindest beginnt und endet oder aber durch diese verläuft, sollten auch die negativen Auswirkungen der Überlastung des städtischen Straßennetzes auf den Fernverkehr berücksichtigt werden.

³ KOM(2009) 490 endg.

⁴ Vereinte Nationen: "*World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*".

2.2 *Aufgaben und Zuständigkeiten*

Die Europäische Kommission hält in ihrem Aktionsplan fest, dass die urbane Mobilität vor allem in der Verantwortung der lokalen, regionalen und nationalen Behörden liegt, unterstreicht zu recht jedoch auch, dass lokale Entscheidungen oftmals innerhalb des politischen und rechtlichen Rahmens auf nationaler, regionaler und EU-Ebene getroffen werden. Sie vertritt daher den Standpunkt, dass eine partnerschaftliche Vorgehensweise unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips und der verschiedenen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der einzelnen Governance-Ebenen sehr vorteilhaft sein kann, und schlägt sie mittel- und langfristige Aktionen vor, die bis 2012 umgesetzt werden sollen.

Der Ausschuss der Regionen sollte diesen Standpunkt der Europäischen Kommission begrüßen.

In ihren Überlegungen kommt die Europäische Kommission daher zu dem Schluss, dass den Zielen der urbanen Mobilität in der Kohäsionspolitik und weiteren EU-Politiken Rechnung getragen werden muss. EU-Politik, EU-Recht und EU-Finanzierung haben die Entwicklung einer Agenda für die Mobilität in der Stadt ermöglicht. Im Namen der lokalen und regionalen Interessenträger sollte der AdR auch diesen Standpunkt begrüßen.

Der Aktionsplan urbane Mobilität 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 zu ergreifen.

2.3 *Nachhaltige urbane Mobilitätspläne*

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 erörtert werden.

2.3.1 *Förderung integrierter Strategien*

Es werde drei Aktionen vorgeschlagen, die wichtigste 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, die der Ausschuss in seiner einschlägigen Stellungnahme (CdR 417/2008) ausgesprochen hat.

Eine interessanter zusätzlicher Vorschlag, der unterstützt werden sollte, ist die Aufnahme einer städtischen Dimension in die Aktionspläne für nachhaltige Energie, die von den am Bürgermeisterkonvent⁵ beteiligten Städten aufzustellen sind, um in einem integrierten Ansatz

5

www.eumayors.eu.

die Themen Energie und Klimaschutz mit den Themen nachhaltiger Verkehr und nachhaltige Mobilität miteinander zu verknüpfen.

Die Europäische Kommission beabsichtigt außerdem, die Finanzierungsmöglichkeiten für die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität in den Städten und die Ziele der Regionalpolitik besser darzulegen und die Regeln für staatliche Beihilfen und die öffentliche Auftragsvergabe zu erläutern.

2.3.2 *Die Bürger im Mittelpunkt*

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.

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, wie dies der Ausschuss in seiner einschlägigen Stellungnahme (CdR 417/2008) empfohlen hat.

Das Vorhaben der Europäischen Kommission, eine Studie über die Zugangsvorschriften für Umweltzonen in der EU in Auftrag geben, ist von grundlegender Bedeutung. Diese Studie soll den Austausch bewährter Verfahren anstoßen. Der Ausschuss hat dieser Frage in seiner einschlägigen Stellungnahme (CdR 417/2008) großes Gewicht beigemessen. So hat er sich für die Einrichtung eines jährlich verliehenen europäischen Preises ausgesprochen, um herausragende und reproduzierbare Verkehrsinitiativen auszuzeichnen. Dies sollte allerdings Teil der Einführung einer Kennzeichnung entsprechend dem EU-weiten Konzept der "blauen Flagge" sein, die an städtische Gebiete mit geringer Schadstoff- und Verkehrsbelastung vergeben wird.

Die Europäische Kommission hat diesen Vorschlag offenbar aufgenommen, schlägt sie ihrerseits doch die Verbesserung des bestehenden Systems für die Preisverleihung und die Einführung eines besonderen Preises zur Förderung der Verabschiedung städtischer Mobilitätspläne vor.

2.3.3 *Umweltfreundlicher Stadtverkehr*

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, wobei sie insbesondere

auf die Europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge⁶ verweist, die vor allem auf Elektrofahrzeuge und entsprechende Infrastrukturen in Stadtgebieten ausgerichtet ist.

2.3.4 *Stärkung der Finanzierungsmöglichkeiten*

Der Ausschuss der Regionen hat in seiner einschlägigen Stellungnahme zum "Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt" eine besondere Empfehlung ausgesprochen, um den Vorschlag zu befürworten, die Finanzhilfen und die Kofinanzierung seitens der EU im Bereich des städtischen Nahverkehrs an die Existenz von integrierten Plänen zur Mobilität in der Stadt zu knüpfen, 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 im Rahmen der finanziellen Vorausschau 2014-2020 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.

Dieser Standpunkt wird von der Europäischen Kommission aufgegriffen. Sie erkennt in ihrem Aktionsplan an, 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 hat außerdem anerkannt, dass sie die CIVITAS-Initiative über die dritte Projektgeneration, die 2008 anlief, hinaus auch weiter finanziell unterstützen sollte. Der Ausschuss könnte die Überlegung vortragen, dass es an der Zeit ist, die CIVITAS-Initiative über Demonstrationsprojekte und den Austausch bewährter Verfahren hinaus weiterzuentwickeln, und zwar in Richtung einer politischen Verpflichtung zur Annahme und Durchführung von städtischen Mobilitätsplänen.

2.3.5 *Erfahrungs- und Wissensaustausch*

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 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.

2.3.6 *Optimierung der urbanen Mobilität*

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 steht zu begrüßen. Der

⁶

Siehe http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html (nur auf EN abrufbar).

Ausschuss möchte an dieser Konferenz mitwirken. Es sollte größeres Augenmerk auf die Förderung der Verkehrsverlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger gerichtet werden, die für die Verringerung von Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten von grundlegender Bedeutung ist.

Die Europäische Kommission plant außerdem, Unterstützung in Bezug auf intelligente Verkehrssysteme (IVS) für die urbane Mobilität anzubieten, z.B. elektronische Ticketing- und Bezahlssysteme, Verkehrsmanagement, Reiseinformationen usw. Sie will ferner eine Studie in Auftrag geben, die sich mit der Interoperabilität von Ticketing- und Bezahlssystemen sowie mit dem Einsatz von Smart-Cards befasst.

3. **Ausblick**

Die Europäische Kommission möchte den Aktionsplan weiter voranbringen. Der Ausschuss sollte die Europäische Kommission bei der Mobilisierung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Verwirklichung dieses Aktionsplans unterstützen.

Gibt es Fragestellungen, die sich aus dem Grünbuch bzw. der Initiativstellungnahme des Europäischen Parlaments ergeben? Gibt es weitere Aspekte, die in dem Aktionsplan berücksichtigt worden sind, aber mehr Gewicht erhalten müssen? Wenn ja, bietet die Antwort des AdR auf den Aktionsplan der Europäischen Kommission in Form einer Stellungnahme, die in der Sitzung der Fachkommission COTER im Februar 2010 angenommen werden soll, Gelegenheit, diese weiteren Überlegungen vorzutragen.
