

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 16/6865 Nr. 1.19 –

Grünbuch

Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (inkl. 13278/07 ADD 1)
KOM (2007) 551 endg.; Ratsdok. 13278/07

A. Problem

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat ein Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt, mit dem sie eine weitere Anhörung zu dieser Thematik einleitet, welche bis zum 15. März 2008 laufen soll, um im Frühherbst 2008 einen Aktionsplan vorlegen zu können. Der Deutsche Bundestag kann zu dem Grünbuch im Rahmen des Konsultationsverfahrens Stellung beziehen.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag zu dem Grünbuch der Europäischen Kommission Stellung nimmt und seinen Präsidenten bittet, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Annahme abweichender Entschließungen bzw. bloße Kenntnisnahme.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/6865 Nr. 1.19 folgende Entschließung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag nimmt zum Grünbuch der Europäischen Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ wie folgt Stellung und bittet seinen Präsidenten, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Europäische Kommission hat im September 2007 ein Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt. Der Deutsche Bundestag bringt sich mit dieser Stellungnahme aktiv in den Konsultationsprozess ein.

Städtische Mobilität ist ein Thema, dem nach Auffassung des Deutschen Bundestages hohe und weiter wachsende Bedeutung zukommt. Besonders die Städte und Ballungsräume sind Kernzellen für Wirtschaftswachstum und damit Erhalt und Ausbau der Beschäftigung. Die Vitalität der Innenstädte, die Lebensqualität, die Chance zur Teilhabe am öffentlichen Leben sowie die Funktionsfähigkeit wirtschaftlicher Prozesse in unseren Städten und Regionen sind unmittelbar mit der Qualität der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch mit der Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit öffentlicher Räume und einer hochwertigen Baukultur verbunden.

Ein effizienter, sozial- und umweltverträglicher Stadtverkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung von Städten und Ballungsräumen. Die Gewährleistung einer nachhaltigen, barrierefrei zugänglichen Mobilität für alle ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Mit dem zunehmenden Personen- und Güterverkehr wächst auch der Verkehrsdruck durch Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr und Staus. Er beeinträchtigt Umwelt, Gesundheit, Lebensqualität und damit auch Attraktivität der Städte für Menschen und Unternehmen. Verkehrsbelastungen müssen gesenkt werden, ohne aber die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und die Qualität der Städte als Wirtschaftsstandorte und Wissenszentren zu beeinträchtigen. Diese Herausforderungen erfordern die gemeinsame Suche nach Lösungen auf verschiedenen Ebenen.

Städtische Verkehrsprobleme lassen sich nur durch eine integrierte Politik lösen, die die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert und dabei auch Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr attraktiver, sicherer und zugänglicher gestaltet sowie die Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien nutzt. Zugleich gilt es, die Innenentwicklung von Städten zu stärken und ihre funktionale Durchmischung zu fördern. Eine solche Siedlungs-, Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung kann nur in regionaler Kooperation von Städten und Umland und unter Beachtung der regional unterschiedlichen demografischen und wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen gelingen.

Die Städte in Europa sind sehr vielfältig. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihrer räumlichen und demografischen Struktur, ihrer politischen Konstellationen und institutionellen Rahmenbedingungen, ihrer Historie und Kultur. Es kann deshalb keine einheitlichen europäischen Vorgaben für die Stadtverkehrspolitik geben. Die lokalen Akteure sind am besten mit

den jeweiligen Gegebenheiten vertraut, sie können lokal angepasste Strategien entwickeln, die die örtlichen Besonderheiten berücksichtigen und bei den Betroffenen Akzeptanz finden.

Eine klare Zuordnung und Beachtung von Kompetenzen insbesondere der lokalen Ebene ist aus Sicht des Deutschen Bundestages von zentraler Bedeutung. Sie dient der Rechtssicherheit, der Transparenz und nicht zuletzt der Akzeptanz der europäischen Politik. Der Deutsche Bundestag wird daher gemeinsam mit dem Bundesrat darauf achten, dass die EU bei der Behandlung der städtischen Mobilitätsthemen nicht in die innerstaatliche Kompetenzverteilung und die kommunale Planungshoheit eingreift.

Den europäischen Mehrwert eines Aktionsplans zur städtischen Mobilität sieht der Deutsche Bundestag vor allem in der Förderung des Austauschs von Daten und Erfahrungen, der Evaluierung der Umsetzung geltender Rechtsakte und Förderinstrumente, der Überprüfung und ggf. Vereinfachung bestehender Rechtsvorschriften – insbesondere im Bereich der staatlichen Beihilfen – sowie in der Selbstbindung der Europäischen Union an einen integrativen Ansatz, der in allen relevanten sektoralen Politikfeldern das Ziel eines nachhaltigen Stadtverkehrs im Blick hat.

Viele der im Grünbuch aufgeführten Instrumente sind in Deutschland schon in die Praxis umgesetzt. Deutsche Städte können einen reichen Erfahrungsschatz erfolgreicher Stadtverkehrskonzepte wie Tempo-30- und Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung, Busspuren, Ampelvorrangschaltungen, Radwegenetze bis hin zum Verkehrsmanagement vorweisen, den sie in einen europäischen Erfahrungsaustausch einbringen können. Im Gegenzug können sie von den Erfahrungen in anderen europäischen Städten mit innovativen Stadtverkehrskonzepten profitieren.

Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass die Kommission mit dem Grünbuch das Thema städtische Mobilität aufgreift, Diskussionsanstöße gibt und in einem offenen und breit angelegten Konsultationsprozess prüft, welchen Beitrag die EU-Ebene – unter strikter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips – zur Verbesserung der Mobilität auf lokaler Ebene leisten kann;
- ausdrücklich die im Grünbuch mehrmals betonte Absicht der Kommission, nach Abschluss der Konsultation eine mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbare Gesamtstrategie vorschlagen zu wollen;
- den von der Kommission vertretenen – und in Deutschland praktizierten – integrierten Ansatz, der wirtschaftlichen Wohlstand, sozialen Ausgleich und gesunde Umwelt als gleichgewichtige Ziele der Stadtentwicklungs- und Stadtverkehrspolitik verfolgt. Hierdurch kann ein wesentlicher Beitrag für die Lebens- sowie für die Standort- und Umweltqualität im Sinne der „Leipzig Charta zur nachhaltigen Stadt“ geleistet werden;
- die im Grünbuch genannten Maßnahmen zur Nutzung vorhandener Netzwerke (z. B. CIVITAS, europäische Geodateninfrastruktur gemäß der INSPIRE-Richtlinie), um einen europaweiten Austausch von Daten und vorbildlichen Praktiken im Bereich umweltfreundlicher, integrierter Konzepte für die städtische Mobilität zu gewährleisten. Die Dokumentation, Verbreitung und Vermittlung von Good Practice bietet nicht nur die Chance eines europaweiten Erfahrungsaustausches, sondern eröffnet auch Exportchancen für die einheimische und europäische Industrie;
- die im Grünbuch angekündigte Überprüfung und Vereinfachung der europäischen Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen; insbesondere die ange-

- kündigte Gruppenfreistellungsverordnung, mit der Investitionen der Mitgliedstaaten in Verkehrsmittel, Verkehrsausrüstung und in innovative und intelligente Vertriebs- und Informationssysteme sowie Technologien wie Fahrgastinformation, integrierte Fahrscheinausstellung, elektronisches Fahrgeldmanagement, Verkehrsmanagement zugelassen werden;
- die Anregungen des Grünbuchs, den motorisierten Individualverkehr auch durch Ansätze wie Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement und alternative Autonutzungskonzepte zu optimieren und gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr und den Fußgänger- und Fahrradverkehr als sichere, gut zugängliche und attraktive Alternativen zu stärken;
 - die Vorschläge zur Förderung und den Einsatz von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS). Intelligente Verkehrssysteme erhöhen nicht nur die Kapazität, Effizienz und Sicherheit einzelner Verkehrsträger, sondern erleichtern auch intermodale Nutzungen und können zur Verlagerung von Verkehr auf den öffentlichen Nahverkehr, Fußweg oder das Fahrrad beitragen. In Deutschland existiert ein flächendeckendes, leistungsstarkes Netz für Informationsdienste für Fahrgäste. Es bietet sich hier ein Austausch von vorbildlichen Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und eine verbesserte grenzüberschreitende Verknüpfung von Reiseinformationssystemen und der Fahrscheinausstellung an;
 - die im Grünbuch formulierten hohen Ansprüche an die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit des öffentlichen Nahverkehrs, die im weiteren Sinn als die Qualität des Zugangs zu den Mobilitätssystemen der Stadt für Menschen und Unternehmen allgemein und nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen verstanden wird.

Der Deutsche Bundestag fordert:

- das Subsidiaritätsprinzip bei der Erarbeitung des Aktionsplans zur städtischen Mobilität strikt zu beachten. Die kommunale Planungshoheit muss nach Auffassung des Deutschen Bundestages uneingeschränkt gewahrt bleiben. Die mit dem städtischen Verkehr zusammenhängenden Probleme sind vorrangig von den kommunalen Verantwortungsträgern unter Einbeziehung auch von Bürgerinnen und Bürgern und der Wirtschaft vor Ort zu entscheiden. In diesem Zusammenhang betont der Deutsche Bundestag das dauerhafte Anliegen des Bürokratieabbaus und der konsequenten Vereinfachung;
- das Hauptaugenmerk darauf zu legen, wie die Europäische Union die Städte bei der Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrskonzepte etwa durch einen strukturierten Good-Practice-Austausch und die Ausbildung von Experten unterstützen und wie sie durch Überprüfung und Vereinfachung bestehender Rechtsvorschriften die Kommunen entlasten kann;
- zunächst bestehende EG-Vorschriften und die Mittelverwendung der im Grünbuch aufgezeigten EU-Finanzinstrumente gründlich hinsichtlich ihrer Konsistenz und ihrer mittelbaren oder unmittelbaren Wirkungen auf die städtische Verkehrspolitik zu prüfen. Eine Abstimmung der unterschiedlichen teilträumlichen, sektoralen und technischen Pläne und politischen Maßnahmen und Investitionen, die eine ausgeglichene Entwicklung des städtischen Raums fördert, ist auch im Sinne der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt;
- auf eine Festlegung auf konkrete Legislativ- und Harmonisierungsvorschläge zu verzichten. Insbesondere die im Grünbuch angedachten Rechtsakte und Harmonisierungsvorschläge für City-Maut-Systeme, die Förderung sauberer Fahrzeuge und zur Parkraumbewirtschaftung widersprechen dem

Subsidiaritätsprinzip und werden vom Deutschen Bundestag deshalb abgelehnt;

- auf die angedachte Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt im Sinne eines konsequenten Bürokratieabbaus und effizienter Mittelverwendung zu verzichten;
- zu prüfen, wie durch Harmonisierung technischer Leitlinien standardisierte Telematikanwendungen insbesondere im öffentlichen Personenverkehr gefördert werden können, etwa durch Definition von Schnittstellen beim Fahrgeldmanagement oder Vereinheitlichung von Sicherheitsanforderungen an Systeme und Komponenten;
- den integrierten Ansatz des Grünbuchs durch eine explizite Verknüpfung von Stadtverkehrspolitik mit regional eingebundener Stadt- und Raumentwicklungspolitik zu verbreitern und auch die regional unterschiedlichen Auswirkungen des demografischen Wandels stärker zu berücksichtigen sowie die Entwicklung nachhaltiger Stadtverkehrskonzepte nicht nur für wachsende, sondern auch für schrumpfende Stadtregionen zu fördern;
- das Ziel einer Entkoppelung von Energie- und Ressourcenverbrauch sowie Verkehrs- und Wirtschaftswachstum, das im Verkehrsweißbuch von 2001 formuliert ist, weiter zu verfolgen, um den Verkehr umwelt- und sozialverträglich zu gestalten und zugleich Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen zu gewährleisten.

Berlin, den 3. März 2008

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Klaus Hofbauer
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Klaus Hofbauer

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – **Drucksache 16/6865 Nr. 1.19** – wurde am 26. Oktober 2007 an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Das Grünbuch der EU-Kommission soll Anregungen für eine europäische Stadtverkehrsdebatte geben und eine Debatte dazu anregen. Es werden die Ziele verfolgt, den Verkehr in der Stadt flüssiger zu machen, die Städte sauberer werden zu lassen sowie den Nahverkehr „intelligenter“, besser zugänglich und sicherer zu machen. Das Grünbuch beinhaltet eine Darstellung von Optionen sowie Fragen zum Thema Mobilität in der Stadt. Mit den Betroffenen soll ein Dialog geführt werden und dann ein Aktionsplan vorgelegt werden, in dem konkrete Maßnahmen und Initiativen für eine bessere und nachhaltigere Mobilität in der Stadt aufgezeigt werden sollen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat die Vorlage in seiner 50. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(13)314 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 55. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 52. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(18)334. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(18)332. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(18)333.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 51. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)1179. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(15)1177. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(15)1178.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 52. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt die Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnis im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Vorlage in seiner 56. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1179) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der FDP hat folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1177) eingebracht:

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wolle beschließen:

I. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt fest:

Stadtverkehr ist ein sehr bedeutender Verkehr. 80 Prozent aller Bürger der Europäischen Union bewegen sich in Städten. Die Mobilität in der Stadt ist die Grundlage für Arbeit und Wirtschaft, für Wohnen und Leben. Sowohl die Einwohner in der Stadt, als auch die ländliche Bevölkerung sind darauf angewiesen, sich in der Stadt fortzubewegen. Auf städtischen Verkehr gehen aber auch 40 Prozent der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs und 70 Prozent anderer verkehrsbedingter Schadstoffe zurück.

Die Probleme, die durch städtischen Verkehr entstehen, besonders Umweltbelastung und Ineffizienz im Verkehr, aber auch Unfälle und die Abhängigkeit im Energiebereich, haben immer wieder auch höhere politische Ebenen dazu veranlasst, Denkanstöße für städtischen Verkehr zu geben oder

Rahmenregelungen zu schaffen, die es Städten und Gemeinden ermöglichen, bestimmte Regelungen zu treffen. Das Grünbuch der Europäischen Kommission zum städtischen Verkehr ist ein weiterer Beitrag in der Diskussion über Stadtverkehr.

Zuvorderst sind es aber die Kommunen, die im Rahmen ihres in Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes garantierten Selbstverwaltungsrechts ihre eigenen Angelegenheiten und damit auch den städtischen Verkehr bestimmen. Das gebietet nicht zuletzt auch der Grundsatz der Subsidiarität.

Die Politik der Verbote wird heute als allzu einfache Lösung für vielerlei Probleme angesehen, auch und gerade im Verkehr. Dabei wird – auch im Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ – eine Unterteilung in „guten“ und „schlechten“ Verkehr vorgenommen. „Guter“ Verkehr soll gefördert, „schlechter“ Verkehr be- oder verhindert werden. Vorgeschlagene Instrumente dafür sind unter anderem höhere Parkgebühren, die City-Maut und Fahrverbote.

Außerdem schlägt die Kommission ein Europäisches Register aller Fahrzeuge vor und beabsichtigt die Einrichtung einer Europäischen Beobachtungsstelle für städtischen Verkehr. Zur Verbesserung der Sicherheit im Nah- und Straßenverkehr wird die Ausdehnung der Videoüberwachung empfohlen.

Aufgabe des Staates ist es nicht, Einwohnern vorzuschreiben, mit welchen Verkehrsmitteln sie sich fortzubewegen haben. Die Bürgerinnen und Bürger wissen selbst viel besser, welches Verkehrsmittel ihren Bedürfnissen in der konkreten Situation entspricht. Sie müssen frei sein, in eigener Verantwortung zu entscheiden, auf welche Weise sie mobil sind – auch in der Stadt.

Die Behinderung des städtischen Verkehrs führt zu einer Verlagerung von Kundenströmen auf die „Grüne Wiese“. Der Einzelhandel in den Innenstädten kämpft bereits heute gegen die Anziehungskraft von Einkaufsparks vor den Toren der Stadt. Eine Verkehrsbehinderungspolitik konterkariert alle Bemühungen der Stadtentwicklungspolitik, Ladenlokal leerstand zu beheben sowie die Innenstädte zu stärken und deren Attraktivität zu steigern. Ein freier Stadtverkehr trägt mehr zum Umweltschutz bei als wenn die städtische Bevölkerung auf die „Grüne Wiese“ gedrängt wird, die nur mit dem Auto zu erreichen ist und weitere Wege verursacht als der Weg in die Innenstadt.

Die Instrumente sind überdies unsozial, weil sie Menschen mit einem geringen Einkommen vom motorisierten Individualverkehr ausschließen.

Die Errichtung eines neben den nationalen Registern bestehenden europäischen Registers aller Fahrzeuge ist nicht erforderlich und verursacht zusätzlichen bürokratischen Aufwand. Die Errichtung einer Beobachtungsstelle für den städtischen Verkehr darf nicht dazu dienen, die kommunale Selbstverwaltungsgarantie durch künftige Initiativen auszuhöheln.

Die Videoüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel, Wege und Plätze greift in die Persönlichkeitsrechte ein, ohne ein Mehr an Sicherheit für Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Sie kann Straftaten nicht verhindern, sondern höchstens verlagern und schafft ein falsches Sicherheitsgefühl bei den Menschen. Die Verstärkung der Polizeipräsenz ist daher vorzuziehen.

Anstatt bestimmte Verkehre zu behindern oder zu verbieten, muss der Staat Angebote schaffen und verbessern, die es den Menschen ermöglichen, sich möglichst umweltfreundlich und frei in der Stadt zu bewegen. Dabei spielen die Verflüssigung des Verkehrs und die Bereitstellung der Infrastruktur für umweltfreundliche Mobilität eine entscheidende Rolle. Verkehr, der stillsteht anstatt zu fließen, ist teuer und umweltschädlich. Der dem Bedarf angepasste Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist daher z. B. ebenso wichtig, wie die Einrichtung von Grünen Wellen, „intelligenten“ Grünen Wellen sowie von Parkleit- und Verkehrsinformationssystemen. Der Einsatz von verkehrsabhängigen Anlagen (dynamic traffic lights) und der bevorzugte Bau von Kreisverkehren statt Ampeln helfen bei der Verkehrsverflüssigung. Viele Ampeln könnten nachts ausgeschaltet werden.

Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs kann und muss weiter gesteigert werden, damit dieser auch in Zukunft eine wichtige Säule der Stadtverkehrspolitik bleibt und seine Anteile am städtischen Verkehrsaufkommen ausweiten kann. Maßnahmen hierfür sind z. B. bessere Fahrgastinformationen, verbesserte Anschlussmöglichkeiten und eine einfache und sichere Zugänglichkeit der Verkehrsmittel. Ein großes Potential zur Förderung des kombinierten städtischen Personenverkehrs gibt es beim Bau und Ausbau von Park&Ride-Parkplätzen. Die Flexibilisierung der Stadt-Land-Anbindungen im öffentlichen Personennahverkehr durch Anruf-Sammel-Taxis und Anruf-Linien-Busse ist in vielen Fällen attraktiver als die Beförderung nach starren Fahrplänen mit Großraumfahrzeugen.

Der Ausbau der städtischen Radwegnetze ist eine Chance, ein Angebot für besonders umweltfreundlichen und gesunden Individualverkehr zu schaffen. Eine gute zusammenhängende Infrastruktur für das Fahrrad macht die Benutzung des Fahrrads attraktiv. Dazu zählt nicht nur ein guter Zustand der Fahrradwege und Radfahrstreifen selbst, sondern auch eine gute Beleuchtung der Wege. Wichtig ist es, z. B. an Bahnhöfen und in städtischen Zentren hinreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anzubieten und die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu erleichtern. Leihfahrrad-Angebote können die Attraktivität für Pendler, auf Bahn und Fahrrad umzusteigen, erhöhen.

Neue Verkehrsmittel bieten neue Chancen. Wassertaxis, städtische Seilbahnen und Elektroroller sind umweltfreundliche Alternativen zur Überwindung geographischer Hürden in der Stadt.

Welche dieser vielfältigen Ansätze vor Ort am besten zur Lösung der jeweiligen Verkehrsprobleme beitragen können, muss auf kommunaler Ebene entschieden werden. Von dem Grundsatz, dass städtische Verkehrspolitik in der Stadt gemacht wird, darf daher nicht abgerückt werden.

II. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fordert die Bundesregierung auf:

1. das in Artikel 28 Absatz 2 GG garantierte Selbstverwaltungsrecht der Kommunen, insbesondere auch die Planungshoheit, zu stärken und gegen Angriffe auf europäischer Ebene zu verteidigen,
2. den Vorschlägen des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“, die die Mobilität der Menschen verschlechtern und verteuern sollen,

in den weiteren Beratungen im Rat entschieden entgegenzutreten,

3. der Einrichtung eines europäischen Registers aller Fahrzeuge nicht zuzustimmen,
4. die Errichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für städtischen Verkehr abzulehnen,
5. Vorschlägen zur Ausweitung der Videoüberwachung in Verkehrsmitteln sowie auf öffentlichen Straßen und Plätzen nicht zuzustimmen,
6. bürokratische Hürden und Verwaltungsvorschriften bei der Zulassung und beim Betrieb neuer Transportmittel auf das durch die Gewährleistung der Sicherheit geforderte Mindestmaß zu beschränken,
7. das Nebeneinander von Förderprogrammen im Bereich der Stadtentwicklung und des städtischen Verkehrs zu beenden und die verschiedenen Programme miteinander zu verknüpfen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1178) eingebracht:

Der Ausschuss wolle dem Deutschen Bundestag folgenden Beschluss empfehlen:

„Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die EU-Kommission hat am 25.09.2007 das Grünbuch 'Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt' vorgelegt. Darin wird ausgeführt, dass 60% der EU-Bürgerinnen und Bürger in Städten leben, in denen 85% des EU-Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. 40% der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen und 70% der Luftschadstoffe entstünden in Städten, die zudem in hohem Maße von Verkehrslärm betroffen seien. Ein Drittel der tödlichen Verkehrsunfälle ereigne sich in Stadtgebieten. Zumeist seien Fußgänger und Radfahrer betroffen. Dies zeigt, dass es einen Handlungsbedarf gibt, um eine nachhaltigere Mobilität in den Städten zu erreichen.

Die klassische europäische Innenstadt, die in ihren Grundstrukturen meist schon im 19. Jahrhundert angelegt worden ist, kann den immer noch zunehmenden motorisierten Verkehr kaum noch bewältigen. Zahlreiche Gesundheits- und Umweltprobleme sind die Folge. Die europäische Ebene kann und muss einen Beitrag zur Senkung dieser Probleme leisten, mit denen die Städte allein überfordert sind. Dabei geht es vor allem um die europäische Harmonisierung von Standards und Normen und ihre Weiterentwicklung. Ihre Anwendung ist dabei allein Sache der Kommunen. Das kommunale Selbstbestimmungsrecht und das Subsidiaritätsprinzip müssen bei den europäischen Vorschlägen beachtet werden. Angesichts der Heterogenität der Städte und ihrer jeweiligen Probleme wäre es auch nicht zielführend, gleiche Maßnahmen und Instrumente für alle Städte anzuwenden. Es geht vielmehr darum, die Handlungsoptionen der Städte für eine nachhaltige Mobilität zu erweitern. Es sind Maßnahmen und Instrumente bekannt zu machen, zu entwickeln und zu fördern, mit denen die Verkehrsprobleme wirksam angegangen werden können.

Dies ist gerade vor dem Hintergrund der umweltpolitischen Herausforderungen, z. B. beim Klimaschutz eine dringende

Notwendigkeit. Will die Europäische Union ihr Klimaschutzziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20% gegenüber 1990 erreichen, muss sie bei allen Emissionsquellen ansetzen, auch und gerade beim Verkehr. Zahlreiche europäische Städte haben durch eine verstärkte Förderung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. durch Parkraumbewirtschaftung) den Anteil der umweltfreundlich zurückgelegten Wege in den letzten Jahren deutlich steigern können. Wertvolle Anregungen für die Planung von städtischen Verkehrsräumen geben die Kommunen, die nach dem Konzept 'shared space' planen. Auf diesen Erfahrungen gilt es aufzubauen.

Die Vorschläge des Grünbuchs werden bis zum 15.03.2008 in einem Konsultationsverfahren den unterschiedlichen Stakeholdern zur Kommentierung vorgelegt. Im Herbst 2008 will die Europäische Kommission dann einen Aktionsplan vorlegen. Ein solcher Aktionsplan sollte die 2007 unter deutscher Ratspräsidentschaft verabschiedete Leipzig-Charta unterstützen, in der es heißt: „Unsere Städte müssen sich auch den Anforderungen anpassen, die sich aus dem drohenden Klimawandel ergeben.“

London, Stockholm und einige norwegische Städte haben eine Nutzerfinanzierung für die innerstädtischen Verkehrswege in Form einer Citymaut für den motorisierten Individualverkehr eingeführt und gleichzeitig die Alternativen ausgebaut. Der Erfolg ist, dass die Innenstädte um 20 bis 30% vom Autoverkehr entlastet worden sind. Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle sind deutlich zurückgegangen. Auch der Wirtschaftsverkehr profitiert von einem flüssigeren Verkehr, indem z. B. Umläufe von Lieferfahrzeugen beschleunigt werden. Allerdings droht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Citymaut-Systemen. Die fehlende europäische Harmonisierung für Plaketten, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigen, führt heute dazu, dass jeder Mitgliedsstaat und teilweise sogar jede Stadt eigene Lösungen verfolgt. Das darf sich nicht wiederholen. Es ist daher dringend notwendig, dass die Europäische Union in dieser Frage und bei der Citymaut auf eine Harmonisierung der Standards drängt. Möglich wäre sogar, einen auf dem europäischen Satellitensystem Galileo basierenden technisch offenen Standard zu schaffen, der die Erhebungskosten für eine Citymaut extrem senken würde. Für welche Städte eine Citymaut geeignet ist und für welche nicht, bleibt der kommunalen Entscheidungshoheit überlassen.

Eine solche technische Harmonisierung ist mittelfristig auch für intermodale intelligente Verkehrssysteme anzustreben. Schon heute leiten Navigationsdienste den Straßenverkehr in ganz Europa. Noch stärker standardisiert ist die Nutzung des Luftverkehrs weltweit. Wer sich hingegen über den öffentlichen Nahverkehr, Fahrradverleihsysteme oder Car Sharing in einer fremden Stadt informieren möchte, muss dies fast immer neu lernen. Eine Senkung der Transaktionskosten der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, z.B. durch ein europaweites Handy-Ticketing für den öffentlichen Verkehr als 'Euro-Ticket' und vergleichbare Standards bei der Barrierefreiheit und der Ausschilderung würde helfen, das Potenzial des ÖPNV stärker auszuschöpfen.

Neben der Verkehrsverlagerung sind verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen ein erfolgversprechender Weg für einen nachhaltigeren Verkehr. Bauvorhaben, die viel Verkehr er-

zeugen, sind daher bevorzugt an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs auszuweisen. Städtebauplanungen müssen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen und bedürfen immer einer Verkehrsfolgenabschätzung. Polyzentrale und dichte Strukturen sowie die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote in allen Stadtquartieren schaffen die Voraussetzungen für die 'Stadt der kurzen Wege'. Für die soziale Teilhabe von Menschen, insbesondere denen, die sich kein Auto leisten können, ist die gute Erreichbarkeit von Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu allen Tages- und Nachtzeiten erforderlich. Grundsätzlich gilt es, vor Ort ein Leitbild der fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Der klassische liniengebundene ÖPNV ist durch flexiblere bedarfsorientierte Angebote und durch Car Sharing zu ergänzen nach dem Leitbild, den öffentlichen Verkehr privater und den privaten Verkehr öffentlicher zu machen.

Für die verträglichere Gestaltung des motorisierten Verkehrs gilt es insbesondere, die technischen Anforderungen an schadstoffarme, klimaverträglichere, leisere und sicherere Fahrzeuge zu verbessern. Die Implementierung ambitionierter Grenzwerte für Neufahrzeuge und immissionsbegrenzende EU-Regelungen, z. B. für Lärm und Luftschadstoffe sind hierbei als erfolgreiche Instrumente der Luftreinhaltung und Lärmsanierung voranzutreiben. Es sollte dabei geprüft werden, inwieweit Fahrzeuge, die speziell in Städten eingesetzt werden, wie Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge vorgezogene Abgas- und Lärmstandards erfüllen müssen.

Die Fortschritte in der Telematikentwicklung von Kraftfahrzeugen sind auch für das Geschwindigkeitsmanagement in Städten durch europaweite Standards zu setzen. Die Ermöglichung der Einführung intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzungen (Intelligent Speed Adaption) in Städten hat solche Fahrzeugstandards zur Voraussetzung. Diese Möglichkeiten sollten in die eSafety-Initiative der Europäischen Union aufgenommen werden. Die Harmonisierung von technischen Anforderungen bietet auch Kostensenkungspotenziale, z. B. bei der öffentlichen Beschaffung von Einsatzfahrzeugen, Bussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen.

Die erheblichen Finanzmittel, die im Rahmen von Strukturfonds und Forschungsvorhaben schon heute von der EU ausgereicht werden, müssen stärker gebündelt werden. Zu häufig sind in der Vergangenheit EU-Fördermittel für nachhaltige Mobilität nach Auslaufen der Förderung wirkungslos verpufft, weil die Verkehrspolitik der Städte die Ziele der EU-Projekte konterkarierte. Ihre Bewilligung muss an eine nachgewiesene integrierte kommunale Verkehrspolitik, die die Stärkung des Umweltverbunds zum Ziel hat, geknüpft sein. Ein fester Anteil der Summe von mindestens 10% muss dem Rad- und dem Fußverkehr zu Gute kommen. Das Europäische Parlament hatte zudem beschlossen, dass mindestens 40% Finanzmittel für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aus dem Kohäsions- und dem Strukturfonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn zweckgebunden verwendet werden sollen.

Für eine langfristig klimafreundliche Mobilität in den Städten, die zudem die Ölabhängigkeit des Verkehrs reduziert, sollte zudem ein technologisches Leuchtturmprojekt für Nullemissionsmobilität in Städten mit Elektrofahrzeugen, z. B. für Taxis und Lieferfahrzeuge, und eine Initiative „500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV“ gestartet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. sich im Europäischen Rat für einen ambitionierten Aktionsplan zur städtischen Mobilität einzusetzen, der die Handlungsoptionen der Städte für nachhaltige Mobilität erweitert und dabei insbesondere auch die Harmonisierungs- und Legislativvorschläge des Grünbuchs ‚Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt‘ aktiv unterstützt,
2. im Einklang mit den europäischen Klimazielen die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Städten um 20% bis 2020 und um 80% bis 2050 zu beschließen,
3. im Einklang mit der europäischen Charta für Verkehrssicherheit die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 anzustreben,
4. sich für die Internalisierung externer Kosten auch im Stadtverkehr einzusetzen,
5. sich für eine Stärkung des Rad- und des Fußverkehrs in Städten einzusetzen und bei von der EU geförderten Projekten mindestens 10% der Förderung für diese Verkehrsarten festzuschreiben,
6. dem Beschluss des Europäischen Parlaments folgend, mindestens 40% der für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehenden Kohäsions- und Strukturfondsmittel für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden,
7. harmonisierte technische Standards für die Erhebung einer Citymaut anzustreben und diesen Standard mit europäischen Forschungsmitteln als Open-Source-Projekt zu entwickeln,
8. harmonisierte technische Standards für intermodale intelligente Verkehrssysteme unter Einschluss der Angebote des öffentlichen Verkehrs, Fahrradverleihsystemen und Car Sharing (‚Euro-Ticket‘) zu fördern,
9. harmonisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Straßen in Europa, insbesondere innerorts, zu beschließen und intelligente Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme in die europäische eSafety-Initiative aufzunehmen,
10. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zu senken, insbesondere durch Beschränkungen für Kraftfahrzeuge mit hohen Emissionen,
11. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, mit Verkehrlenkungsmaßnahmen die verkehrsbedingten Belastungen zu senken, beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung,
12. CO₂-Grenzwerte von 120 g/km ab 2012 und 80 g/km ab 2020 für Pkw ohne Anrechnung sonstiger Maßnahmen zu beschließen, um die Treibhausgasemissionen auch des städtischen Verkehr zu senken,
13. sich schnell auf ambitionierte neue europäische Euro-Schadstoffnormen (Euro 6) zu einigen, um die Luftschadstoffemissionen auch des städtischen Verkehrs zu senken,
14. zu prüfen, ob für Stadtverkehrsfahrzeuge (Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge) vorgezo-

gene Abgas- und Lärmstandards eingeführt werden können,

15. *den Austausch guter Beispiele zwischen europäischen Städten zu unterstützen und dafür ein Netzwerk zu bilden,*
16. *die Bedingungen für eine umweltbewusste Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge zu verbessern und damit Kostensenkungspotenziale für die Kommunen zu heben,*
17. *ein europäisches technologisches Leuchtturmprojekt mit Modellversuchen mit elektrisch betriebene Null-emissionsfahrzeugen in Städten und einer Initiative ‚500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV‘ zu starten.“*

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies auf die herausragende Bedeutung des Verkehrs in den Städten hin. Sie betonte, dass es wichtig sei, zu der Thematik einen umfassenden Erfahrungsaustausch in die Wege zu leiten und vor allem gute Erfahrungen mit bereits umgesetzten Projekten weiterzugeben und eine umfassende Diskussion in der Öffentlichkeit zu führen. Man dürfe aber mit Initiativen auf der Grundlage des Grünbuchs nicht in die Gestaltungsfreiheit der Kommunen eingreifen. Daher müsse bei der Erarbeitung des vorgesehenen Aktionsplanes strikt auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips geachtet werden. Dies sei das zentrale Anliegen des Antrags der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD. Wichtig sei es, die Impulse, welche hier von der Europäischen Union ausgingen, vor Ort nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten umzusetzen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, es sei wichtig, dass der Deutsche Bundestag seine Auffassung in die Diskussion über das Grünbuch unmittelbar und nicht lediglich auf dem Weg über die Bundesregierung einbringe. Bei dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD sei vor allem der Hinweis auf den Grundsatz der Subsidiarität wesentlich. Hervorzuheben sei aber auch, dass er keine pauschale Ablehnung der Vorschläge der EU-Kommission beinhalte. In dem Grünbuch würden tatsächliche Problemlagen angesprochen. Daher habe man versucht, eine Balance zwischen dem Subsidiaritätsprinzip und den gegebenen Verbesserungsmöglichkeiten zu finden. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthalte zwar Punkte, die zu begrüßen seien, er würdige aber das Subsidiaritätsprinzip nicht ausreichend. Die in dem Antrag der Fraktion der FDP geäußerte Kritik an dem Grünbuch gehe zu weit.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, das Grünbuch biete zwar eine Vielzahl von Anregungen. Diese griffen aber durchweg zu kurz. Die Betrachtung des Grünbuchs lege zu großes Gewicht auf den Verkehrssektor, biete aber zu wenig in der Frage, was Stadtentwicklung unterstützend tun könne. Was die Nutzung des ÖPNV anbelange, werde man die Menschen nicht zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen, wenn man die Angebote immer

weiter einschränke. Die vorgelegten Entschließungsanträge beinhalteten jeweils Punkte, die von ihr sehr skeptisch gesehen würden. So könne etwa elektronisches Ticketing im ÖPNV bestimmte Nutzergruppen von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ausschließen, weil sie beispielsweise nicht über EC-Karte oder Girokonto verfügten.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, die Stoßrichtung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD sei die gleiche, wie die in ihrem Antrag. Sie wies auf die Gefahr hin, dass sich Initiativen, wie sie in dem Grünbuch beschrieben seien, sehr schnell verselbständigen könnten und dann rechtliche Regulierungen folgten. Man müsse daher Grenzen aufzeigen und gewährleisten, dass für das, was vor Ort geregelt werden müsse, auch die Regelungskompetenz vor Ort verbleibe. Dass sich die EU-Kommission überhaupt mit solchen Fragen befasse, betrachte sie ebenso wie den Inhalt des Grünbuchs mit großer Skepsis. Sie kritisierte, dass der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Subsidiaritätsprinzip verkenne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, der Verkehr in den Städten entwickle sich immer mehr in Richtung motorisierter Individualverkehr und die Tendenzen zur Suburbanisierung seien ungebrochen. Der Verkehr sei ein Problem für die Attraktivität der Städte, vor allem durch Lärm und die Gefahren für die Verkehrsteilnehmer. Man sei dagegen, die kommunale Planungshoheit anzutasten; sie entbinde aber nicht von der Pflicht, sich einem kritischen Diskurs zu stellen. Zudem sei Verkehr auch nicht nur eine lokale Angelegenheit. In bestimmten Bereichen müsse man im Interesse der Interoperabilität einen europäischen Rahmen schaffen, damit sich auch Verkehrsteilnehmer zurechtfinden, die nicht aus der jeweils betroffenen Stadt kämen. Das Grünbuch solle man nicht von vornherein kritisch beurteilen, zumal es in erster Linie Fragen stelle.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)1179 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

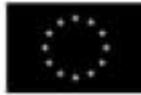
Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(15)1177.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(15)1178.

Die Unterrichtung hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 3. März 2008

Klaus Hofbauer
Berichterstatter



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 28. September 2009
(OR. en)**

13278/07

**TRANS 287
ENV 480
TELECOM 111
RECH 252**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. September 2007
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
Betr.:	Grünbuch - Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2007) 551 endgültig.

Anl.: KOM(2007) 551 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.9.2007
KOM(2007) 551 endgültig

GRÜNBUCH

Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2007) 1209}

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	14
2.	Die Herausforderung annehmen	17
2.1.	Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt	17
2.2.	Hin zu grüneren Städten.....	19
2.3.	Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr	23
2.4.	Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr	25
2.5.	Hin zu einem sicheren Nahverkehr	28
3.	Schaffung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt.....	30
3.1.	Mehr Wissen	30
3.2.	... und Erhebung von Daten.....	31
4.	Finanzielle Mittel	31
5.	Anhörungen	35

ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

GRÜNBUCH

Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

1. EINLEITUNG

In der Europäischen Union leben über 60 % der Bürger in Städten¹. Fast 85 % des Bruttoinlandsprodukts der EU werden dort erwirtschaftet. Unsere Städte sind der Motor der europäischen Wirtschaft. Sie ziehen Investitionen und Arbeitsplätze an und sind für ein reibungsloses Funktionieren der Wirtschaft unersetzlich.

Städte sind der Lebensraum der überwältigenden Mehrheit unserer Mitbürger, denen eine so hohe Lebensqualität wie möglich geboten werden sollte. Daher ist es heute angebracht, die Frage der Mobilität in der Stadt gemeinsam zu überdenken.

Europas Städte unterscheiden sich alle voneinander. Aber sie stehen vor ähnlichen Herausforderungen und suchen gemeinsame Lösungen.

In ganz Europa beobachten wir in den Stadtzentren eine Zunahme des Verkehrs mit den bekannten negativen Folgen, wie chronische Verkehrsstaus, Verspätungen und Umweltverschmutzung. Die europäische Wirtschaft verliert aufgrund dessen alljährlich fast 100 Mrd. €, also rund 1 % des BIP der EU.

Luftverschmutzung und Lärmemissionen nehmen von Jahr zu Jahr zu. Auf den Nahverkehr entfallen 40 % der CO₂-Emissionen und 70 % der Emissionen sonstiger Schadstoffe im Straßenverkehr.

Die Zahl der Verkehrsunfälle in den Städten nimmt ebenfalls jedes Jahr zu: ein Drittel der tödlichen Unfälle ereignet sich mittlerweile in Stadtgebieten; meist trifft es die schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und Fahrradfahrer.

Auch wenn diese Probleme örtlich begrenzt sind, sind ihre Auswirkungen doch europaweit zu spüren: Klimawandel/Klimaerwärmung, zunehmende gesundheitliche Probleme, Engpässe in der Logistikkette usw.

Die Kommunen können diese Probleme nicht alleine, d.h. ohne Zusammenarbeit und Koordinierung auf europäischer Ebene, lösen. Wir sollten uns gemeinsam auf allen Ebenen, sei es lokal, regional, national oder europaweit, Gedanken über diese gewaltige Herausforderung der Mobilität in der Stadt machen. Die Europäische Union ist es sich schuldig, in dieser Frage eine treibende Kraft zu sein.

Europa hat die Möglichkeiten zur Reflexion, zur Unterbreitung von Vorschlägen und zur Mobilisierung bei der Formulierung einer Politik, die dann auf örtlicher Ebene entschieden und umgesetzt wird.

¹ Mit über 10 000 Einwohnern (Quelle Eurostat).

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2006 anlässlich der Vorlage der Halbzeitergebnisse des Verkehrsweißbuchs² ihre Absicht bekundet, ein Grünbuch zum Nahverkehr vorzulegen.

In den vergangenen Monaten hat die Kommission eine umfassende öffentliche Anhörung durchgeführt. Zwei Konferenzen und vier Workshops haben die Hauptbeteiligten zusammengebracht. Im Internet wurde eine Anhörung gestartet. Der Kommission gingen zahlreiche Beiträge zu³. Auch der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat sich zu dem Thema geäußert⁴.

Ergebnis dieses Anhörungsprozesses sind die gedanklichen Linien dieses Grünbuchs. Bestätigt hat die Anhörung insbesondere die ausgeprägten Erwartungen der Beteiligten hinsichtlich der Formulierung einer wirklichen europäischen Politik für die Mobilität in der Stadt. Mit diesem Grünbuch möchte die Kommission eine umfassende öffentliche Debatte darüber in Gang setzen, wie diese europäische Politik aussehen sollte.

Die Mobilität in der Stadt überdenken bedeutet, die Nutzung aller Verkehrsträger zu optimieren und die Komodalität zwischen den Verkehrsmitteln des kollektiven Verkehrs⁵ (Zug, Straßenbahn, U-Bahn, Bus, Taxi) und zwischen den verschiedenen Arten des Individualverkehrs (PKW, Motorrad, Fahrrad, Fußwege) zu organisieren. Es bedeutet auch, gemeinsame Ziele des wirtschaftlichen Wohlergehens, der Respektierung des Rechts auf Mobilität bei der Lenkung des Verkehrsbedarfs, der Lebensqualität und des Umweltschutzes zu erreichen. Auszugleichen sind zudem die Interessen des Güterverkehrs und des Personenverkehrs, unabhängig davon, welcher Verkehrsträger genutzt wird.

Eine europäische Strategie für die Mobilität in der Stadt, die den Erwartungen unserer Mitbürger entspricht.

Die Mobilität in der Stadt ist als wichtiges Element zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung anerkannt und hat maßgebliche Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung in der EU. Die Kommission hat daher beschlossen, ein Grünbuch zur Mobilität in der Stadt vorzulegen, um zu prüfen, ob und wie sie einen Mehrwert für bereits laufende Maßnahmen auf lokaler Ebene schaffen kann. Die EU-Politik hat sich in den vergangenen Jahren bereits in verschiedenen Bereichen mit Fragen des Nahverkehrs befasst. Gesetzesinitiativen wurden ausgearbeitet, zuweilen in recht fragmentierter Weise.

Die von der Kommission im Hinblick auf die Ausarbeitung des Grünbuchs durchgeführten Anhörungen haben Informationen ergeben, die zur Formulierung politischer Optionen und von 25 offenen Fragen zu diesen Optionen geführt haben. Mit diesem Grünbuch leitet die Kommission eine weitere Anhörung ein, die bis zum 15. März 2008 laufen wird, um im Frühherbst 2008 einen Aktionsplan vorlegen zu können, in dem eine Reihe konkreter Maßnahmen und Initiativen für eine bessere und nachhaltige Mobilität in der Stadt ermittelt werden. Im Aktionsplan wird für jede vorgeschlagene Aktion ein Termin für die Umsetzung angegeben und es werden die Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten abgegrenzt.

² KOM(2006) 314.

³ Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Öffentliche Anhörung zur Vorbereitung des Grünbuchs über die Mobilität in der Stadt.

⁴ EWSA 615/2007.

⁵ Der kollektive Verkehr geht über den öffentlichen Verkehr hinaus und schließt z. B. Taxis oder die Beförderung auf Anforderung mit ein.

Der Kommission kommt dabei die Aufgabe zu, die Gespräche mit den betroffenen Beteiligten zu organisieren, um anschließend eine mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbare Gesamtstrategie vorschlagen zu können. Zielgruppe des neuen Anhörungsprozesses werden unter anderem gesellschaftliche Gruppen wie Stadtbewohner, Nahverkehrsnutzer (öffentlicher Verkehr und Individualverkehr), Arbeitgeber und Arbeitnehmer von Unternehmen des kollektiven Verkehrs, wirtschaftliche Gruppen wie Unternehmen auf lokaler Ebene, einschließlich KMU, die Nahverkehrsbranche, die Automobilbranche, sowie nationale, regionale und lokale Behörden, Vertreter der betroffenen Gruppen und Verbände in den einschlägigen Bereichen sein.

Diese Strategie wird auf den früheren und den künftigen Anhörungen aufbauen und sich auf die von der Kommission im Nahverkehr seit 1995 und mit ihrem Grünbuch und ihrer Mitteilung zum „Bürgernetz“⁶ gemachten Erfahrungen stützen. Die zahlreichen aus Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gezogenen Lehren werden ebenfalls genutzt.

Eine zentrale Idee kehrt jedoch immer wieder: Die Mobilitätspolitik für die Stadt muss, wenn sie Wirkung entfalten soll, einen möglichst integrierten Ansatz verfolgen, bei dem für das jeweilige Problem optimal geeignete Lösungen kombiniert werden, d.h. technische Innovation, Entwicklung umweltfreundlicher, sicherer und intelligent gesteuerter Verkehrssysteme, wirtschaftliche Anreize und Änderung von Rechtsvorschriften.

Bei dieser Gesamtstrategie werden alle einschlägigen Initiativen berücksichtigt, die im Rahmen der gemeinschaftlichen Politik verfolgt werden, wobei ein ständiges Anliegen ist, einen konkreten Beitrag zur Umsetzung der Lissabon-Strategie zu liefern.

Die Europäische Union muss helfen, Veränderungen zustande zu bringen, ohne von oben herab Lösungen aufzuzwingen, die der Vielfalt der Gegebenheiten vor Ort unter Umständen nicht gerecht werden.

Der europäische Mehrwert kann unterschiedliche Gestalt annehmen: Förderung des Austauschs vorbildlicher Praktiken auf allen Ebenen (lokal, regional oder national); Flankierung der Ausarbeitung gemeinsamer Normen und Harmonisierung von Normen, falls nötig; Angebot finanzieller Unterstützung für diejenigen, die es am nötigsten haben; Förderung von Forschungsarbeiten, deren Anwendungen eine Verbesserung von Sicherheit und Umweltschutz ermöglichen; Vereinfachung der Rechtsvorschriften und, in bestimmten Fällen, Aufhebung geltender oder Einführung neuer Rechtsvorschriften.

Eine auf europäischer Ebene festgelegte Strategie kann nur dann ein Erfolg werden, wenn auf lokaler Ebene entschlossen gehandelt wird. Konkrete Maßnahmen werden von lokalen Behörden übernommen und durchgeführt werden.

Schaffung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt.

Die Herausforderung, der sich die Städte vor dem Hintergrund des Strebens nach einer nachhaltigen Entwicklung stellen müssen, ist immens: Die wirtschaftliche Entwicklung und die Zugänglichkeit der Städte einerseits muss mit der Verbesserung der Lebensqualität und dem Umweltschutz andererseits in Einklang gebracht werden.

⁶ KOM(95) 601, KOM(1998) 431.

Angesichts dieser Fragen und ihrer vielseitigen Auswirkungen bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung, um die Suche nach innovativen und ehrgeizigen Lösungen für den Nahverkehr zu stimulieren, damit unsere Städte sauberer und besser erreichbar werden und der Verkehr in ihnen frei fließen kann.

Zusammen müssen wir die Mittel finden, um zu einer besseren Mobilität in der Stadt und im Umland, zu einer nachhaltigen Mobilität zum Nutzen aller europäischen Bürger zu gelangen, die es aber auch den Wirtschaftsbeteiligten ermöglicht, ihren Platz in unseren Städten zu finden.

2. DIE HERAUSFORDERUNG ANNEHMEN

Die Mobilität in der Stadt sollte es ermöglichen, die wirtschaftliche Entwicklung der Städte, die Lebensqualität ihrer Einwohner und den Schutz der Umwelt zu gewährleisten. Dabei stehen die europäischen Städte vor fünf Herausforderungen, die im Rahmen eines integrierten Ansatzes angegangen werden müssen.

2.1. Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt

Problembeschreibung:

Staus in den Städten sind eines der Hauptprobleme, auf die in der Anhörung hingewiesen wurde. Sie haben negative wirtschaftliche, soziale, gesundheitliche und ökologische Auswirkungen und beeinträchtigen die natürliche und die bebaute Umwelt. Häufig treten Staus auf städtischen Ringstraßen auf und verringern die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Ein flüssiges Verkehrssystem würde Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr ermöglichen und diese negativen Auswirkungen begrenzen. Auf örtlicher Ebene ist es eine große Herausforderung, die negativen Auswirkungen von Staus zu verringern und dabei zu gewährleisten, dass sich städtische Gebiete weiterhin wirtschaftlich gut entwickeln. Die Anstrengungen von Städten, die Vorreiter beim Kampf gegen den Verkehrsstau sind, müssen anerkannt werden.

Optionen:

Erfahrungen der Beteiligten zeigen, dass es keine Patentlösung für die Verringerung von Staus gibt. Alternativen zur Benutzung des privaten PKW, wie Gehen, Radfahren, kollektiver Verkehr oder die Benutzung von Motorrad und Motorroller, sollten attraktiver und sicherer gemacht werden. Die Bürger sollten in der Lage sein, ihre Fahrten dank effizienter Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu optimieren. Die Kommunen sollten die Komodalität fördern und Flächen, die nach Maßnahmen zur Staubekämpfung frei werden, einer neuen Nutzung zuweisen. Intelligente und anpassbare Verkehrsmanagementsysteme haben ihre Wirksamkeit bei der Staubekämpfung ebenfalls unter Beweis gestellt.

Gehen und Radfahren fördern...

Um die Attraktivität und Sicherheit des Gehens und Radfahrens zu verbessern, sollten die Kommunen und regionalen Körperschaften sicherstellen, dass diese Fortbewegungsarten vollständig in die Entwicklung und Beobachtung der Politik zur Mobilität in der Stadt integriert werden. Größeres Augenmerk sollte dem Ausbau einer angemessenen Infrastruktur gewidmet werden. Es gibt innovative Möglichkeiten, die umfassende Einbeziehung von Familien, Kindern und Jugendlichen in die Entwicklung der Politik zu gewährleisten.

Initiativen in Städten, Unternehmen und Schulen können das Gehen und Radfahren fördern, beispielsweise durch Verkehrsspiele, Überprüfungen der Straßenverkehrssicherheit oder Schulungspakete. Ein Vorschlag der Beteiligten lautet, dass größere Städte die Möglichkeit in Erwägung ziehen könnten, eine Person zu ernennen, die speziell für die Fußgänger- und Radfahrpolitik zuständig ist.

... Optimierung der privaten PKW-Nutzung

Eine weniger vom Auto abhängige Lebensweise kann durch neue Lösungen wie das Car-Sharing gefördert werden. Eine nachhaltigere Nutzung des Privatautos könnte – zum Beispiel durch Carpooling – erreicht werden, wodurch weniger Autos unterwegs wären, dafür aber mit mehr Insassen. Weitere Optionen umfassen auch die „virtuelle Mobilität“: Telearbeit, Teleshopping usw.

Wie bei der Anhörung vorgebracht wurde, bedarf es auch einer angemessenen Parkraumpolitik, um die PKW-Nutzung in den Stadtzentren zu verringern. Die Bereitstellung von mehr Parkplätzen kann langfristig zu mehr Autoverkehr führen, besonders dann, wenn das Parken kostenlos ist. Parkgebühren können als wirtschaftliches Instrument genutzt werden. Differenzierte Gebühren könnten erwogen werden, um die beschränkte Verfügbarkeit öffentlicher Flächen widerzuspiegeln und Anreize zu schaffen (z. B. kostenloses Parken am Stadtrand und hohe Parkgebühren im Stadtzentrum).

Attraktive Park&Ride-Einrichtungen können einen Anreiz für die Kombination des Individualverkehrs mit dem kollektiven Verkehr bieten. Die nahtlose Verknüpfung mit effizienten, hochwertigen Angeboten des öffentlichen Verkehrs hat es auf diese Weise dank integrierter Verkehrssysteme vermocht, innerstädtische Flächen vom Verkehr zu befreien, wie beispielsweise in München.

In bestimmten Fällen kann neue Infrastruktur notwendig sein, als erster Schritt sollte aber geprüft werden, wie die vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden kann. Gebühren für den Autoverkehr in der Stadt, wie in London und Stockholm, haben positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss gezeitigt. Intelligente Verkehrssysteme ermöglichen eine optimierte Fahrtenplanung, ein besseres Verkehrsmanagement und eine einfachere Nachfragesteuerung. Die flexible und vielfache Nutzung der Infrastruktur wie in Barcelona (flexible Busspuren, flexible Ladezonen/Parkplätze) kann zu einer Entlastung der Straßenverkehrsflächen führen.

Das Mobilitätsmanagement ergänzt herkömmliche Infrastrukturmaßnahmen, indem das Fahrverhalten bereits vor Antritt der Fahrt beeinflusst und das Augenmerk der Verkehrsnutzer auf nachhaltigere Optionen gelenkt wird. Beispielsweise könnten Bauträger angeregt werden, als Teil des Planungsgenehmigungsverfahrens einen standortspezifischen Mobilitätsplan auszuarbeiten. Die Idee einer „Mobilitätsfolgenabschätzung“ für große Infrastrukturvorhaben wurde ebenfalls von den Beteiligten vorgeschlagen.

Güterverkehr ...

Die Frachtlogistik hat auch eine städtische Dimension⁷. Aus Sicht der Beteiligten muss die Politik zur Mobilität in der Stadt sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr abdecken. Die Verteilung in der Stadt erfordert effiziente Schnittstellen zwischen dem Fernverkehr und

⁷ Diese Dimension wird auch im „Aktionsplan Logistik“ angesprochen, der derzeit in Ausarbeitung ist.

der Verteilung über kurze Strecken am Zielort. Kleinere, effiziente und saubere Fahrzeuge könnten für den lokalen Verteilerverkehr eingesetzt werden. Negative Auswirkungen des Transit-Güterfernverkehrs in städtischen Bereichen sollten durch Planung und technische Maßnahmen verringert werden.

Die Dienstleistungswirtschaft führt zu neuem Bedarf an Straßenverkehrsflächen. 40 % aller Fahrzeuge außer PKW stehen mit Dienstleistungen in Zusammenhang (Umzugswagen, Wartungsfahrzeuge, Lieferdienste usw.). Kurierdienste setzen häufig Motorräder oder Mopeds ein. Eine konsolidierte Anlieferung in Stadtgebieten und Zonen mit Zugangsbeschränkungen ist möglich, erfordert aber eine effiziente Routenplanung, um Leerfahrten oder unnötige Fahrten und Parkvorgänge zu vermeiden. Bei der Entwicklung solcher Lösungen müssen alle Beteiligten eingebunden werden.

Die Güterverteilung in der Stadt könnte besser in die lokale Politik und das institutionelle Umfeld integriert werden. Der öffentliche Personenverkehr wird in der Regel von einem dafür zuständigen Verwaltungsgremium beaufsichtigt, während die Güterverteilung üblicherweise Aufgabe des Privatsektors ist. Die Kommunen sollten die Stadtlogistik insgesamt als einheitliches Logistiksystem für Personen- und Güterverkehr behandeln.

1. Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden, um die Anstrengungen von Vorreiterstädten bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen anzuerkennen?
2. Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um Gehen und Radfahren als echte Alternativen zum Auto zu fördern?
3. Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern in Städten zu fördern?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

2.2. Hin zu grüneren Städten

Problembeschreibung:

Die größten Umweltprobleme in Städten hängen damit zusammen, dass die Kraftstoffe für den Verkehr im Wesentlichen aus Öl gewonnen werden, dessen Verbrennung CO₂, Luftschadstoffe und Lärm erzeugt.

Der Verkehr ist einer der Sektoren, die hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes am schwersten in den Griff zu bekommen sind. Trotz Fortschritten bei der Fahrzeugtechnologie sind die Städte wegen des Verkehrswachstums und des stockenden Verkehrsflusses eine Quelle hoher und zunehmender CO₂-Emissionen, die zum Klimawandel beitragen. Der Klimawandel verursacht dramatische Veränderungen des weltweiten Ökosystems und es sind dringend Maßnahmen erforderlich, um die Auswirkungen auf ein handhabbares Maß zu begrenzen. Der Europäische

Rat hat als Ziel festgelegt, die Treibhausgasemissionen in der EU bis 2020 um 20 % zu verringern⁸. Dazu sind Beiträge in allen Sektoren notwendig.

Der CO₂-Ausstoß neuer PKW, die in der EU verkauft werden, ist zwischen 1995 und 2004 um 12,4 % zurückgegangen, nachdem die Europäische Kommission und die Automobilbranche eine entsprechende freiwillige Vereinbarung geschlossen hatten. Um der EU die Erreichung ihres Ziels von 120 g CO₂/km bis 2012 zu ermöglichen, hat die Kommission in einer Mitteilung vom Februar 2007⁹ eine umfassende neue Strategie skizziert. Ein Rechtsrahmen sollte einen Emissionsgrenzwert von 130 g CO₂/km durch motortechnische Verbesserungen gewährleisten und eine weitere Verringerung um 10 g CO₂/km durch andere technische Verbesserungen und den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen. Der Schadstoffausstoß des Verkehrs konnte auch durch eine schrittweise Verschärfung der EURO-Emissionsnormen mit Erfolg gesenkt werden. Als Folge der EU-Rechtsvorschriften, mit denen kontinuierlich geringere Grenzwerte für Neufahrzeuge festgesetzt wurden, konnte in den vergangenen 15 Jahren seit Annahme der ersten EURO-Norm trotz eines zunehmenden Verkehrsvolumens insgesamt eine Verringerung der Stickoxid- und Partikelemissionen um 30-40 % erreicht werden.

Trotz dieser Verbesserungen ist der Zustand der Umwelt noch immer nicht zufriedenstellend: Kommunen haben ernste Probleme bei der Einhaltung der Anforderungen an die Luftqualität, etwa bei den Grenzwerten für Partikel und Stickoxide in der Umgebungsluft. Dies wirkt sich abträglich auf die öffentliche Gesundheit aus.

Lärmbekämpfungsmaßnahmen wurden durch eine europäische Richtlinie zur Lärmkartierung erleichtert. Auf der Grundlage von Informationen, die nach der Lärmrichtlinie¹⁰ gesammelt wurden, sind die Kommunen jetzt in der Lage, Lärmschutzpläne aufzustellen und konkrete Maßnahmen durchzuführen. Lärmschutzpläne können von einem Informationsaustausch auf EU-Ebene profitieren. Laut den Beteiligten könnte die Lärmbekämpfung an der Quelle durch eine Verschärfung der EU-Normen für Lärmemissionen von Straßen- und Schienenfahrzeugen und von Reifen profitieren. U-Bahnsysteme tragen ebenfalls zur Lärmverringering in den Städten bei.

Der Ausbau, die Sanierung und Verbesserung eines umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs durch beispielsweise Oberleitungsbusse, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen sowie sonstige Vorhaben für einen nachhaltigen Nahverkehr sollten durch die EU weiterhin gefördert und unterstützt werden.

Optionen:

Neue Technologien ...

Von der Branche vorangetrieben und als Reaktion auf europäische Emissionsgrenzwerte wird die Technik des herkömmlichen Verbrennungsmotors umweltfreundlicher. Katalysatoren und Partikelfilter werden künftig erhebliche Fortschritte bei der Verringerung der Schadstoffemissionen bringen. Von der EU kofinanzierte Forschungs- und Entwicklungsarbeiten konzentrieren sich auf saubere und energieeffiziente

⁸ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, 8./9. März 2007; bezogen auf das Emissionsniveau von 1990.

⁹ KOM(2007) 19.

¹⁰ Richtlinie 2002/49/EG.

Fahrzeugtechnologien und alternative Kraftstoffe, wie Biokraftstoffe, Wasserstoff und Brennstoffzellenantriebe¹¹.

Die Umweltfreundlichkeit der vorhandenen Fahrzeugflotte könnte noch weiter gesteigert werden, indem harmonisierte Mindestumweltstandards für den Fahrzeugbetrieb festgelegt werden. Eine schrittweise Verschärfung dieser Normen im Laufe der Zeit könnte zu einem kontinuierlichen Prozess der Nachrüstung oder Außerdienststellung älterer, die Umwelt stark verschmutzender Fahrzeuge führen. Ein solcher genereller Ansatz könnte dazu beitragen, die Nutzung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge im Nahverkehr zu erhöhen und längerfristig einen Flickenteppich unterschiedlicher Niedrigemissionszonen zu vermeiden.

Die weitere Förderung der breiten Markteinführung neuer Technologien könnte durch wirtschaftliche Instrumente erreicht werden, etwa durch Anreize für Kauf und Betrieb sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge durch die Kommunen, und durch regulatorische Instrumente, wie Beschränkungen für starke Verschmutzer und vorrangigen Zugang zu sensiblen Gebieten für Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen, solange diese Beschränkungen und Privilegien nicht gegen die Binnenmarktregeln verstoßen.

Es bestehen Möglichkeiten, den Austausch vorbildlicher Praktiken im Bereich des umweltfreundlichen Nahverkehrs über Europas Grenzen hinaus zu fördern und von dem Wissen und der Erfahrung zu profitieren, die in EU-Initiativen wie CIVITAS¹² gewonnen wurden, wo Drittländer bei bestimmten Projekten die Möglichkeit haben, von den Erfahrungen europäischer Städte mit integrierten Konzepten für die Mobilität in der Stadt zu profitieren. Europa hat mit Blick auf die langfristige Energieverfügbarkeit und die Energiepreise ein strategisches Interesse daran, auch andernorts einen Beitrag zu einem Wachstum mit geringer Energieintensivität zu leisten. Ein solcher internationaler Dialog kann auch dazu beitragen, Exportchancen für die europäische Industrie zu eröffnen.

... gestützt durch eine umweltbewusste Beschaffung

Wie von der Kommission bereits erwogen¹³ und von den Beteiligten bei der Anhörung vorgeschlagen, könnte die Markteinführung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge durch eine umweltbewusste öffentliche Beschaffungspolitik gestützt werden.

Ein möglicher Ansatz könnte auf der Internalisierung externer Kosten aufbauen, indem die über die gesamte Lebensdauer mit dem Betrieb der Fahrzeuge anfallenden Kosten für Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen zusätzlich zum Fahrzeugpreis als Vergabekriterien herangezogen werden. Die Berücksichtigung der über die Lebensdauer anfallenden Kosten bei der Beschaffungsentscheidung würde das Bewusstsein für die Betriebskosten schärfen. Dies würde den saubersten und energieeffizientesten Fahrzeugen einen Wettbewerbsvorteil verschaffen und gleichzeitig die Gesamtkosten minimieren. Der öffentliche Sektor könnte damit ein Beispiel für „nachhaltiges Wirtschaften“ geben, das von den anderen Marktakteuren aufgegriffen werden könnte. Zusätzlich könnte neuen EURO-

¹¹ Siehe zum Beispiel die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ - KOM(2007) 541 vom 17.9.2007.

¹² CIVITAS-Webseiten: www.civitas-initiative.eu

¹³ Vorschlag für eine Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge - KOM(2005) 634.

Normen im öffentlichen Beschaffungswesen Vorrang eingeräumt werden. Die frühzeitige Nutzung saubererer Fahrzeuge könnte auch die Luftqualität in den Städten verbessern. Die Kommission beabsichtigt, bis Ende 2007 einen einschlägigen Richtlinienvorschlag vorzulegen.

... und eine gemeinsame umweltbewusste Beschaffung

Einige Kommunen haben die Umweltfreundlichkeit ihrer Nahverkehrsflotten und Taxis erhöht, indem sie sauberere Fahrzeuge beschafft und privaten Betreibern wirtschaftliche Anreize geboten haben. Auch die öffentliche Finanzunterstützung für neue Infrastruktur zur Verteilung alternativer Kraftstoffe war in mehreren Städten maßgebend. Die gemeinsame Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge durch Kommunen könnte die Schaffung eines Markts für neue Technologien beschleunigen und deren Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Die Kommission unterstützt im Rahmen von Pilotprojekten bereits die Entwicklung gemeinsamer, umweltbewusster Beschaffungsverfahren öffentlicher Stellen in der EU¹⁴. Auf der Grundlage dieser Projekte könnte die Kommission eine umfassendere Anwendung solcher Maßnahmen vorsehen.

... und neue Arten zu fahren

Ein umweltbewusstes Fahren, bei dem der Energieverbrauch durch ein geändertes Fahrverhalten verringert wird, sollte ermutigt werden, insbesondere in den Fahrschulen und bei der Ausbildung von Berufskraftfahrern. Auch elektronische Systeme zur Fahrerunterstützung könnten dazu beitragen, das Fahrverhalten zu verbessern. Verbesserte Infrastrukturen und Verkehrsmanagementsysteme sowie „intelligenter“ Autos werden ebenfalls einen wichtigen Beitrag zu leisten haben.

Verkehrsbeschränkungen?

In einigen Fällen wurden örtliche Verkehrsbeschränkungen und Stadtmautgebühren eingeführt. Diese Einzelmaßnahmen sind wegen der Wirkungen, die sie bereits erzielt haben, zu begrüßen. Laut einigen Beteiligten besteht jedoch das Risiko, einen Flickenteppich von Stadtgebieten mit neuen „Grenzlinien“ quer durch Europa zu schaffen. So beschränken manche Kommunen die Zufahrt ins Stadtzentrum auf der Grundlage der EURO-Normen, andere legen andere Kriterien zugrunde.

Zahlreiche Beteiligte fordern Leitlinien und die Ausarbeitung harmonisierter Regeln für „grüne Zonen in der Stadt“ (Fußgängerzonen, Zugangsbeschränkungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Stadtmautgebühren usw.) auf EU-Ebene, um einen breiten Einsatz solcher Mittel zu ermöglichen, ohne unverhältnismäßige Hindernisse für die Mobilität von Menschen und Gütern zu errichten. Außerdem würden durch die Harmonisierung und Interoperabilität ähnlicher Technologien Kosten gesenkt. Die Frage eines europäischen Registers aller Fahrzeuge und der grenzübergreifenden Durchsetzung in mehreren Städten könnte auf EU-Ebene weiter geprüft werden, wie von einigen Beteiligten vorgeschlagen.

¹⁴ Programm STEER http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html.

4. Wie könnte die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien im Nahverkehr weiter ausgebaut werden?
5. Wie könnte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?
6. Sollten für die Festlegung „grüner Zonen“ und damit zusammenhängender Verkehrsbeschränkungen Kriterien oder Leitlinien herausgegeben werden? Auf welche Weise lässt sich ihre Vereinbarkeit mit einem ungehinderten Verkehr am besten sicherstellen? Gibt es Probleme bei der grenzübergreifenden Durchsetzung lokaler Bestimmungen für „grüne Zonen“?
7. Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise weiter gefördert werden?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

2.3. Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr

Problembeschreibung:

Die europäischen Städte sind mit einer konstanten Zunahme des Güter- und Personenverkehrsflusses konfrontiert. Der Ausbau der Infrastruktur, die zur Bewältigung dieses Verkehrswachstums nötig ist, stößt jedoch an Grenzen, die mit dem Mangel an Flächen und mit Umwelteinschränkungen verbunden sind. Vor diesem Hintergrund haben die Beteiligten hervorgehoben, dass Anwendungen für Intelligente Verkehrssysteme (IVS) derzeit noch zu wenig genutzt werden, um die Mobilität in der Stadt effizient zu verwalten, oder ohne ausreichende Berücksichtigung der Interoperabilität entwickelt werden.

Optionen:

Die Verkehrs- und Reisedatenverarbeitung kann Fahrgästen, Fahrern, Flottenbetreibern und Netzmanagern Informationen an die Hand geben, Unterstützung leisten und den Verkehr dynamisch steuern helfen. Es gibt bereits eine Reihe von Anwendungen für den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr. In den kommenden Jahren werden diese Anwendungen durch das Satellitensystem GALILEO, das eine genauere Positionsbestimmung ermöglicht, noch leistungsfähiger werden.

Intelligente Gebührensysteme

Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass intelligente Gebührensysteme eine wirksame Methode zur Nachfragesteuerung darstellen. Im kollektiven Verkehr wird der Einsatz von IVS eine bessere Betriebsführung und neue Dienste möglich machen (Flottenverwaltung, Reiseinformationssysteme, Fahrscheinausstellung usw.). Damit Daten zwischen diesen Anwendungen ausgetauscht werden können, müssen Datenaustauschprotokolle eingerichtet sein. Die Beteiligten haben hervorgehoben, daß Standards interoperabel und offen für Innovationen sein sollten; intelligente Bezahlsysteme sollten Smart-Cards verwenden, die interoperabel benutzt werden können für verschiedene Verkehrsträger, verschiedene Funktionen (wie verkehrsbezogene Zahlungen, Zahlungen für sonstige Dienstleistungen, Parken und Kundenkartenfunktionen), verschiedene geografische Gebiete und längerfristig auch grenzübergreifend. Möglichkeiten der Tariffdifferenzierung nach Zeit oder Zielgruppe (z. B. Haupt-/Nebenverkehrszeiten) könnten Teil des Systems sein.

Bessere Informationen für eine bessere Mobilität

Einer der kritischen Erfolgsfaktoren für die Mobilität in städtischen Netzen ist, dass die Fahrgäste in der Lage sind, sich gut informiert für ein Verkehrsmittel und den Fahrtzeitpunkt zu entscheiden. Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit von Informationen für die Fahrtenplanung, die benutzerfreundlich, angemessen und interoperabel sind und verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehen.

Die Beteiligten haben darauf hingewiesen, dass IVS eine dynamische Verwaltung der vorhandenen Infrastruktur ermöglichen. Zusätzliche Kapazitäten von mehr als 20-30 % lassen sich durch die effiziente Nutzung von Straßenflächen gewinnen. Dies ist besonders wichtig, da es in der Regel wenig Spielraum für die Bereitstellung zusätzlicher Straßenverkehrsflächen in Städten gibt. Die aktive Verwaltung der städtischen Verkehrsinfrastruktur kann sich auch positiv auf Sicherheit und Umwelt auswirken. Ein besonderes Einsatzgebiet von IVS könnte die Gewährleistung nahtloser Verbindungen zwischen Netzen an der Schnittstelle von Nah- und Fernverkehr sein.

Die Effizienz der Güterverteilung in der Stadt kann ebenfalls mit Hilfe von IVS gesteigert werden, besonders durch eine bessere Zeitsteuerung des Betriebs, höhere Ladefaktoren und eine wirtschaftlichere Fahrzeugnutzung. Erforderlich sind dafür integrierte Systeme, die die intelligente Routenplanung kombinieren mit Systemen zur Fahrerunterstützung, intelligenten Fahrzeugen und der Interaktion mit Infrastruktureinrichtungen.

Kommunen und Beteiligte des Privatsektors sollten in die Umsetzung und den Betrieb dieser Anwendungen und Dienste schon ab einem frühen Stadium voll einbezogen sein. Zu den Beteiligten gehören Technologieanbieter, Verkehrs- und Infrastrukturbetreiber, die Industrie, Dienstleistungsanbieter, Hersteller digitaler Karten, Stellen mit Aufsichts- und Exekutivaufgaben und Infrastrukturnutzer.

Die Beteiligten haben vorgeschlagen, die Kommission solle eine größere Verbreitung vorbildlicher Praktiken im Bereich der IVS unterstützen. Insbesondere wurde die Schaffung eines Rahmens für die IVS-Einführung in Städten in der EU vorgeschlagen, um Fragen der Interoperabilität und des Austauschs von Daten und Informationen zu lösen.

8. Sollten bessere Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende entwickelt und gefördert werden?
9. Werden weitere Maßnahmen benötigt, um die Normung von Schnittstellen und die Interoperabilität von IVS-Anwendungen in Städten zu gewährleisten? Welche Anwendungen sollten bei diesen Maßnahmen Vorrang genießen?
10. Wie kann hinsichtlich IVS der Austausch von Informationen und vorbildlichen Praktiken zwischen allen Beteiligten verbessert werden?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

2.4. Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr

Problembeschreibung:

Die Zugänglichkeit betrifft in erster Linie Personen mit eingeschränkter Mobilität, Behinderte, ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder Kinder selbst: Sie müssen komfortabel Zugang zur städtischen Verkehrsinfrastruktur erhalten.

Zugänglichkeit bezieht sich auch auf die Qualität des Zugangs, den Menschen und Unternehmen zum Mobilitätssystem der Stadt, d.h. zur Infrastruktur und zu den angebotenen Diensten, haben.

Die städtische Infrastruktur, einschließlich Straßen, Radwege usw., aber auch Züge, Busse und öffentliche Plätze, Parkplätze, Bushaltestellen, Stationsgebäude usw. sollten von hoher Qualität sein. Effiziente Verbindungen innerhalb der Stadt, zwischen Stadt und Umland, zwischen städtischen Netzen und Fernverkehr und zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) sind ebenfalls von hoher Bedeutung. Eine gute Anbindung von Flughäfen, Bahnhöfen und Häfen und von intermodalen Güterverkehrsterminals ist besonders wichtig, um die verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen.

Die Bürger erwarten darüber hinaus, dass der öffentliche Verkehr ihren Bedürfnissen hinsichtlich Qualität, Effizienz und Verfügbarkeit entspricht. Um attraktiv zu sein, muss der öffentliche Verkehr nicht nur zugänglich sein, sondern sich auch durch einen dichten Takt, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Komfort auszeichnen. Wie die Erfahrung zeigt, ist ein Hindernis für den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr häufig die schlechte Servicequalität, sowie Langsamkeit und Unzuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs¹⁵.

Laut den Beteiligten wird der Komodalität und dem Mangel an integrierten Lösungen für den kollektiven Verkehr nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet (z.B. S-Bahn-Systeme, Zug/Straßenbahn-Systeme und gut platzierte Park&Ride-Einrichtungen an Endhaltestellen des öffentlichen Verkehrs an den Stadträndern). Für die Güterverteilung werden oft Zentren oder Umschlagstellen in Vororten benötigt.

Optionen:

Ein öffentlicher Verkehr, der den Bedürfnissen der Bürger entspricht ...

Bei der Halbzeitüberprüfung des Verkehrsweißbuchs wurde die Notwendigkeit grundlegender Fahrgastrechte bei allen Verkehrsträgern betont, wobei besonders Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität im Mittelpunkt standen. Die Beteiligten haben empfohlen, die Kommission solle die Idee einer Europäischen Charta der Rechte und Pflichten von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr lancieren.

Sie haben darauf hingewiesen, dass die Bürger vom kollektiven Verkehr erwarten, dass er ihre grundlegenden Bedürfnisse hinsichtlich Mobilität und Zugänglichkeit erfüllt. Die Gesellschaft

¹⁵ Laut Studien zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse ist der öffentliche Nahverkehr derjenige Dienst, mit dem die Verbraucher in der Europäischen Union am wenigsten zufrieden sind. 13 % der Verbraucher (in der EU-25) haben nur schwer Zugang zum öffentlichen Verkehr, und 4 % haben überhaupt keinen Zugang. http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html.

ist im Wandel begriffen, wird älter und erwartet intelligentere Mobilitätslösungen. Effizienz ist von zentraler Bedeutung: Wenn die Fahrtdauer nicht mit der bei PKW-Benutzung vergleichbar ist, kann sich der kollektive Verkehr im Wettbewerb nicht behaupten.

Die Bürger erwarten auch flexiblere Verkehrslösungen für die Mobilität sowohl von Gütern als auch Personen. Vielerorts haben Taxiunternehmen bereits begonnen, sich auf neue Märkte vorzutasten. Auch könnten kleinere Fahrzeuge für bedarfsabhängige Dienste eingesetzt werden.

Die gesellschaftlichen Aspekte der Mobilität in der Stadt stellen eine Herausforderung dar. Der Nahverkehr muss erschwinglich sein, auch für Menschen mit geringem Einkommen. Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität und ältere Menschen erwarten mehr und höherwertige Mobilität. Die persönliche Mobilität ist der Schlüssel zur Unabhängigkeit.

... aufbauend auf einem geeigneten EU-Rechtsrahmen

Die beiden Richtlinien für öffentliche Aufträge¹⁶ gelten uneingeschränkt für öffentliche Dienstleistungsaufträge wie den Bus- und Straßenbahnverkehr. Die neue Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße¹⁷ wird eine größere Transparenz gewährleisten und den Kommunen und Betreibern dabei helfen, Qualität und Effizienz zu steigern.

Die neue Verordnung erlaubt es den zuständigen Stellen, gemeinwirtschaftliche Anforderungen festzulegen, um Dienstleistungen von allgemeinem Interesse im Bereich des Personenlandverkehrs zu gewährleisten. Sie ermöglicht es diesen Stellen auch, Sozialtarife aufzuerlegen. Umfasst die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einen finanziellen Ausgleich und/oder die Gewährung eines ausschließlichen Rechts, muss ein Vertrag zwischen der Vergabestelle und dem nach einer Ausschreibung ausgewählten Betreiber geschlossen werden.

Sowohl nach den Richtlinien als auch der neuen Verordnung steht es den zuständigen Stellen frei, die Verkehrsdienste entweder selbst durchzuführen oder sie auszuschreiben. Sie können Auswahlkriterien hinsichtlich der Kapazität der Anbieter sowie Vergabekriterien bezüglich der Dienstqualität einführen.

... und mittels innovativer Lösungen und geeigneter Fähigkeiten

Eine der Empfehlungen als Ergebnis der Anhörung war, dass die Europäische Kommission als Alternative zu teureren Straßenbahn- und U-Bahnlinien weniger kostspielige Lösungen für den kollektiven Verkehr, z. B. Schnellbusdienste, fördern sollte. Schnellbussysteme bieten rasche und in dichtem Takt verkehrende Busdienste auf speziellen Busspuren und in der Regel mit U-Bahn-ähnlichen Haltestellen. Innovative vorbildliche Praktiken, die bereits entwickelt wurden, könnten gefördert werden. Ein spezieller Bereich wäre die Nutzung (umweltfreundlicher) Taxis im kollektiven Verkehr und für bedarfsabhängige Dienste mit Hilfe von IVS. Auch die Notwendigkeit, Leitlinien zu intermodalen Terminals für den kollektiven Verkehr auszuarbeiten, kam bei der Anhörung zur Sprache.

¹⁶ Richtlinie 2004/17/EG und Richtlinie 2004/18/EG vom 31. März 2004.

¹⁷ Verordnung über den öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Interinstitutionelles Dossier 2000/0212 (COD)).

Eine gute Zugänglichkeit erfordert auch, dass Geschäfte, Unternehmen und Zonen, in denen wirtschaftliche Tätigkeiten ausgeführt werden, einschließlich Güterterminals und Häfen, gut an städtische Verkehrsnetze angebunden sind, um sie für Gütertransportunternehmen, Dienstleister, Beschäftigte und Kunden leicht erreichbar zu machen. Dies ist besonders wichtig, wenn Zonen mit eingeschränktem Zugang eingerichtet werden.

Der Nahverkehr muss hochqualifiziertes Personal anziehen und halten. Schulungsprogramme, z. B. zur umweltfreundlichen Fahrweise, wie bei der Anhörung vorgeschlagen, können die Fähigkeiten der Beschäftigten im kollektiven Verkehr oder Güterverkehr verbessern und die CO₂-Emissionen und die Umweltverschmutzung verringern.

Europa ist weltweit ein bedeutendes touristisches Ziel, und viele Touristen besuchen Städte. Der Tourismus kann zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Beschäftigung beitragen. Laut den Beteiligten sind Touristen eine spezielle Gruppe von Verkehrsnutzern mit eigenen Anforderungen, sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch des Nutzungsverhaltens, was die städtischen Verkehrssysteme einer besonderen Belastung aussetzen kann. Dies sollte bedacht werden, wenn es um die Zugänglichkeit innerhalb des Stadtgebietes geht sowie um den Zugang zu diesem Gebiet von außerhalb.

... mit ausgeglichener Koordinierung der Flächennutzung und einem integrierten Ansatz für die Mobilität in der Stadt

Die am stärksten betroffenen Beteiligten und insbesondere die Vertreter der Städte, die Netzen für den Erfahrungsaustausch angehören, haben das Problem städtischer Ballungsräume geschildert, die sich der Herausforderung stellen müssen, das gesamte städtische Einzugsgebiet besser zugänglich zu machen. Der Trend zur Stadtrandbesiedlung und Umlandzersiedlung führt zu räumlich voneinander getrennten Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte. Die sich daraus ergebende Trennung von Wohnort, Arbeitsstätte und Freizeiteinrichtungen führt zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage¹⁸. Die geringere Bevölkerungsdichte in Randgebieten erschwert es, Lösungen für den kollektiven Verkehr mit einer ausreichenden Qualität anzubieten und eine maßgebliche Zahl von Nutzern anzuziehen. Die Gesundheitsversorgung älterer Menschen kann leiden, wenn die Verkehrslösungen nicht stimmen (zusätzlich zur sozialen Isolierung). Maßgeschneiderte Lösungen wie bedarfsabhängige Verkehrsdienste oder Dienste, die die normalerweise vom Stadtzentrum ausgehenden Linien untereinander verknüpfen, könnten Vorortgebiete besser bedienen.

Laut den Beteiligten könnte die Koordinierung zwischen Behörden dazu beitragen, die Herausforderungen an die Mobilität in der Stadt zu meistern. Die Mobilität in der Stadt könnte auch von der Integration verschiedener Politikbereiche wie Stadtplanung, Wirtschaftsentwicklung und Soziales, Verkehr usw. profitieren.

Mobilitätspläne, die das Umland von Ballungsgebieten berücksichtigen und sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr in der Stadt und im Umland einbeziehen, bilden ebenfalls eine gute Grundlage für die effiziente Planung der Mobilität in der Stadt. Die Beteiligten haben hervorgehoben, dass geeignete Organisationsstrukturen geschaffen werden müssen, um die Ausarbeitung und Durchführung dieser Pläne zu erleichtern.

¹⁸ „Urban sprawl in Europe - The ignored challenge“ („Zersiedelung in Europa – die vernachlässigte Herausforderung“), Bericht der Europäischen Umweltagentur, 2006.

In der Thematischen Strategie für die städtische Umwelt¹⁹ wurde eine Reihe von Umweltproblemen genannt, die durch die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr verbessert werden könnten²⁰. Die Europäische Kommission hat sich in ihrer Strategie verpflichtet, Leitlinien zur Erstellung solcher Pläne auszuarbeiten. Angesichts der Veröffentlichung dieses Grünbuchs und der breit angelegten Gespräche über den Nahverkehr sollte die Gelegenheit ergriffen werden, um im Rahmen des Aktionsplans für Mobilität in der Stadt die Frage der Folgemaßnahmen zu den Plänen für den nachhaltigen städtischen Nahverkehr anzugehen.

11. Wie kann die Qualität des kollektiven Verkehrs in den Städten Europas verbessert werden?
12. Sollte die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr gefördert werden?
13. Besteht die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen?
14. Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Personen- und Güterverkehr in Forschung und städtischer Mobilitätsplanung besser zu integrieren?
15. Wie kann eine bessere Koordinierung zwischen dem Nah- und Regionalverkehr und der Flächennutzungsplanung erreicht werden? Welche Art von Organisationsstruktur könnte geeignet sein?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

2.5. Hin zu einem sicheren Nahverkehr

Problembeschreibung:

Alle EU-Bürger sollten in Städten sicher leben und sich dort sicher bewegen können. Ihr persönliches Risiko als Fußgänger, Radfahrer oder Fahrer eines PKW oder LKW sollte minimal sein. Dies setzt eine gute Infrastrukturkonzeption, besonders an Kreuzungen, voraus. Den Bürgern wird zunehmend bewusst, dass verantwortliches Verhalten zum Schutz des eigenen Lebens und des Lebens anderer gefordert ist.

Im Jahr 2005 kamen in der EU 41 600 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben²¹. Dies ist weit entfernt von dem gemeinsamen Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 auf 25 000 zu senken²². Rund zwei Drittel der Unfälle und ein Drittel der Unfalltoten sind in Stadtgebieten zu beklagen, betroffen sind dabei die schwächsten Straßenverkehrsteilnehmer. Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist für Radfahrer und Fußgänger sechsmal so hoch wie für Autoinsassen. Häufig sind die Unfallopfer Frauen, Kinder und ältere Menschen.

¹⁹ KOM(2005) 718.

²⁰ Siehe http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

²¹ CARE: Datenbank der Gemeinschaft zu Straßenverkehrsunfällen.

²² KOM(2001) 370.

Die zuweilen empfundene Unsicherheit von Fahrgästen in öffentlichen Verkehrsmitteln hindert manche sozialen Gruppen an der Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Dies gilt nicht nur für die Verkehrsmittel, Terminals und Haltestellen selbst, sondern auch für den Fußweg von und zu den Haltestellen. Dies kann zu einer unnötigen PKW-Nutzung oder unter Umständen zu Zurückgezogenheit führen.

Optionen:

Die europäische Politik für Straßenverkehrssicherheit betrifft die Aspekte Verhalten, Fahrzeuge und Infrastruktur.

Sichereres Verhalten ...

Die Beteiligten haben vorgeschlagen, dass die Kommission zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit vorbildliche Praktiken weiter fördern und sich in einem intensiveren und stärker strukturierten Dialog mit lokalen und regionalen Beteiligten und mit den Mitgliedstaaten engagieren könnte, insbesondere zum Thema neuer Technologien – speziell IVS – zur Erhöhung der Sicherheit.

Um den Bürgern ihr Verkehrsverhalten stärker bewusst zu machen, haben Aufklärungs- und Informationskampagnen hohe Priorität. Beispiele hierfür wären Kampagnen zur Straßenverkehrssicherheit und spezielle Initiativen zur Schulung Jugendlicher; ferner könnte einer der nächsten Europäischen Tage der Straßenverkehrssicherheit den Städten gewidmet werden. Die Beteiligten haben auch angeregt, ein sicheres Verhalten der Radfahrer zu stärken, z. B. durch Förderung der Benutzung von Fahrradhelmen in ganz Europa oder die Förderung von Forschungstätigkeiten für ein ergonomischeres Design der Helme. Die strenge Durchsetzung der Verkehrsregeln ist auch bei Motorrad-, Roller- und Fahrradfahrern vorrangig. Die Beteiligten haben vorgeschlagen, dass die EU Maßnahmen zur allgemeinen Verbreitung des Einsatzes von Geräten zur Durchsetzung der Regeln für alle Verkehrsteilnehmer in den Städten unterstützt.

... sicherere Infrastrukturen

Aus Sicht der Beteiligten hängt die Verbesserung der gefühlten Sicherheit von einer Reihe von Maßnahmen in der städtischen Umwelt ab. Eine hochwertige Infrastruktur, wozu auch gute Bürgersteige und Radwege gehören, kann dabei einen Unterschied ausmachen. Auch mehr Sichtbarkeit, beispielsweise dank besserer Beleuchtung, und mehr Polizei auf den Straßen können dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu stärken. IVS-Lösungen können ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie angemessene Informationen schnell bereitstellen und ein sicherheitsbezogenes Verkehrsmanagement ermöglichen. Die Beteiligten haben vorgeschlagen, dass die EU auch Empfehlungen für die Einbeziehung von Sicherheitsnormen für den Nahverkehr in die Konzeption der städtischen Infrastruktur formulieren könnte.

Ein besonderes Thema ist die Sicherheit vor Terroranschlägen im Nahverkehr. Die Kommission wird in Kürze eine Mitteilung zu diesem Thema prüfen.

Sicherere Fahrzeuge ...

Sicherere Kraftfahrzeuge sind in Städten von besonderer Bedeutung, da sie sich dort die Straße mit Fußgängern, Radfahrern und Nahverkehrsfahrzeugen teilen. Technologien etwa

zur Nachsichtfähigkeit, Bremsverstärkung, Kollisionsvermeidung und Einschlafwarnung können die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Die Mitteilungen der Europäischen Kommission zur eSicherheit²³ und zur i2010-Initiative „Intelligentes Fahrzeug – IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“²⁴ zeigen wertvolle Lösungen auf, die im städtischen Umfeld Anwendung finden könnten. Der Personenverkehr könnte auch mit „City-Fahrzeugen“ abgewickelt werden, wobei die Beteiligten zusätzlich angeregt haben, dass übergroße LKW und PKW nur beschränkten Zugang erhalten könnten.

16. Welche weiteren Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Städten zu helfen, die Herausforderungen bei der Straßenverkehrssicherheit und bei der persönlichen Sicherheit im Nahverkehr zu meistern?
17. Wie können Betreiber und Bürger besser über das Potenzial eines fortgeschrittenen Infrastrukturmanagements und fortgeschrittener Fahrzeugtechnologien für die Sicherheit informiert werden?
18. Sollten automatische Radarkameras entwickelt werden, die an das Stadtumfeld angepasst sind, und sollte ihr Einsatz gefördert werden?
19. Ist die Videoüberwachung ein geeignetes Werkzeug zur Gewährleistung der Sicherheit im Nahverkehr?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

3. SCHAFFUNG EINER NEUEN KULTUR DER MOBILITÄT IN DER STADT

3.1. Mehr Wissen ...

Bei den Anhörungen hat sich gezeigt, dass es zur Schaffung einer neuen „Kultur der Mobilität in der Stadt“ in Europa nötig ist, Partnerschaften einzurichten. Neue Planungsmethoden und –instrumente können ebenfalls eine wichtige Rolle für diese neue Kultur der Mobilität in der Stadt spielen. Auch Erziehung, Schulung und Bewusstseinsbildung kommt große Bedeutung zu.

Die Kompetenz der Beschäftigten im Bereich der Mobilität in der Stadt muss ausgebaut werden. Laut den Beteiligten könnte die EU hier eine größere Rolle spielen, indem sie die Organisation von Mitarbeiterschulungen und Austauschmaßnahmen in systematischer Weise erleichtert.

Die Mobilität in der Stadt ist eine Frage, die bereits bei Netzwerkinitiativen der EU-Regionalpolitik wie URBACT und die Initiative „Regionen für wirtschaftlichen Wandel“²⁵ angesprochen wurde. Die Europäische Kommission beabsichtigt, innerhalb dieser Initiativen neue Netzwerke mit Bezug zur Mobilität in der Stadt weiter zu stärken und zu unterstützen.

Wie bei den Anhörungen angeregt, könnte die Kommission ihre Arbeiten im Bereich der Politik für die Mobilität in der Stadt aktiv erläutern und dafür werben. Die Kommission

²³ KOM(2003) 542.

²⁴ KOM(2006) 59.

²⁵ Siehe http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm

könnte zusammen mit Beteiligten, die in diesem Bereich bereits tätig sind, eine europäische Kampagne zur Bewusstmachung ihrer Aktivitäten in Bezug auf die nachhaltige Mobilität in der Stadt organisieren. Dazu könnten gezielte Informations- und Bewusstseinsbildungskampagnen gehören, mit denen das Mobilitätsverhalten bestimmter Zielgruppen beeinflusst werden soll. Ein weiterer Vorschlag lautet, eine jährlich stattfindende europäische Konferenz zum Thema „fortschrittliche Lösungen für den Nahverkehr“ ins Leben zu rufen. Diese Konferenz könnte unter der Leitung des CIVITAS-Forums organisiert werden.

3.2. ... und Erhebung von Daten

Die Anhörungen und bereits früher durchgeführten Datenerhebungen haben gezeigt, dass es auf EU-Ebene große Lücken in den Statistiken zur Mobilität in der Stadt gibt und es trotz einiger Initiativen im Rahmen der EU-Regionalpolitik an einheitlichen Definitionen mangelt. Diese Lücken sollten geschlossen werden, damit den Entscheidungsträgern und den Praktikern auf allen Ebenen die notwendigen Informationen zur Verfügung stehen.

Die Beteiligten haben vorgeschlagen, dass die Europäische Kommission hier eine Aufgabe übernehmen könnte, indem sie auf der Grundlage ihrer Erfahrungen mit der Erfassung, Harmonisierung und Auswertung von Statistiken auf europäischer Ebene eine Beobachtungsstelle einrichtet. Diese Beobachtungsstelle könnte dazu beitragen, den politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit die notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen und das Wissen über die Mobilität in der Stadt zu verbessern, und gleichzeitig als Anbieter von Informationen über vorbildliche Praktiken dienen.

20. Sollten alle Beteiligten zusammenarbeiten, um eine neue Mobilitätskultur in Europa zu schaffen? Könnte analog zum Modell der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit auch eine Europäische Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt eine nützliche Initiative darstellen, um diese Zusammenarbeit zu unterstützen?

4. FINANZIELLE MITTEL

Die erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur und Knotenpunkte, Instandhaltung und Betrieb der Netze, Erneuerung und Wartung der Fahrzeuge, Sensibilisierung der Bevölkerung und Kommunikation schaffen einen vielfältigen umfangreichen Finanzierungsbedarf, der im Wesentlichen von den betroffenen lokalen Gebietskörperschaften gedeckt werden muss.

Laut einer aktuellen Studie²⁶ sind mehr als 40 % der Straßenbahnen und S-Bahnen in den EU-15-Ländern und 67 % der Fahrzeuge in den neuen Mitgliedstaaten über 20 Jahre alt und müssten vor 2020 ersetzt werden.

Die erfolgreiche Finanzierung von Nahverkehrsprojekten erfordert eine Kombination von Haushalts-, Regulierungs- und Finanzinstrumenten, einschließlich spezifischer lokaler Steuern und Abgaben. Diese Frage ist langfristig zu sehen.

Finanzierungsinstrumente für Städte ...

²⁶ „Light rail and metro systems in Europe“, ERRAC, 2004.

Alle Beteiligten auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene müssen einen Beitrag leisten. Auch die Nutzer sollten ihren Beitrag leisten und einen angemessenen Preis für kollektive Verkehrsdienste entrichten. Sie sind auch bereit, für einen hochwertigen Dienst zu zahlen. Die private Finanzierung, in der Regel in Form öffentlich-privater Partnerschaften, kann eine Rolle spielen, erfordert aber stabile rechtliche Rahmenbedingungen. Parkgebühren und Stadtmautgebühren könnten ebenfalls zur Finanzierung des Nahverkehrs beitragen, insbesondere wenn die Erträge zweckgebunden zur Finanzierung von Nahverkehrsmaßnahmen verwendet werden. Aus der Mautregelung in London ließen sich nützliche Lehren für die Verbesserung von Busdiensten ziehen.

Die Beteiligten haben vorgeschlagen, dass die EU prüfen solle, ob der Anwendungsbereich der „Eurovignetten-Richtlinie“ durch Einführung einer städtischen Dimension ausgeweitet werden könne, so dass Straßengebühren für Fahrzeuge und Infrastrukturen aller Art erhoben werden könnten. Dies könnte auch mit der Ausarbeitung einer harmonisierten Methodik bis Mitte 2008 verknüpft werden, mit der die externen Kosten des Verkehrs berechnet werden sollen.

Laut Beteiligten könnten marktgestützte Mechanismen, wie die mögliche Nutzung des Emissionshandels (mit Gewährung von Emissionsrechten oder gleichwertigen Gutschriften an Kommunen, die in neue und umweltfreundlichere Infrastruktur investieren), weiter analysiert werden. Negative Auswirkungen auf das Funktionieren und die umweltbezogene Effektivität des Systems müssen jedoch vermieden werden.

Die Kommission berücksichtigt bei ihrer Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen sowohl den Umweltnutzen von Investitionen in einen umweltfreundlichen Verkehr als auch die Notwendigkeit einer Verlagerung des Verkehrs auf weniger umweltschädliche Verkehrsmittel. So sieht beispielsweise der Entwurf der Leitlinien für den Umweltschutz²⁷ spezifische Ausnahmen vor, wenn Beihilfen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge gewährt werden, um die Einhaltung von Gemeinschaftsnormen bereits vor deren obligatorischer Anwendung zu beschleunigen. Darüber hinaus werden im Kommissionsvorschlag für eine neue Gruppenfreistellungsverordnung²⁸ ausdrücklich Investitionen in Verkehrsmittel und Verkehrsausrüstungen mit Ausnahme des Straßengüterverkehrs und des Luftverkehrs als unbedenklich zugelassen. Die Kommission erwägt derzeit die Herausgabe von Leitlinien für staatliche Beihilfen im Eisenbahnsektor, um die Transparenz und Rechtssicherheit in einem Wirtschaftszweig zu verbessern, der allmählich dem Wettbewerb geöffnet wird und für die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität in Europa ausschlaggebend ist. Eine der Fragen, mit der sich die Kommission zu befassen hat, ist die Notwendigkeit der schnellen Ersetzung eines alternden Fuhrparks im Interesse der Zuverlässigkeit, Sicherheit und verbesserten Interoperabilität. In bestimmten Gebieten Europas ist diese Notwendigkeit besonders groß, so dass Regionalbeihilfen ein geeignetes Instrument zur Lösung dieses Problems sein könnten.

... die europäische Finanzunterstützung hat viele Facetten

Auf EU-Ebene stehen verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung, beispielsweise die Strukturfonds, der Kohäsionsfonds und Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Wie schon in der Vergangenheit wird die Kohäsionspolitik der EU in den förderfähigen Regionen

²⁷ Entwurf der gemeinschaftlichen Leitlinien für Beihilfen für den Umweltschutz, http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf

²⁸ Kommissionsvorschlag für eine neue Gruppenfreistellungsverordnung - SEK(2007) 513 vom 24.4.2007.

im Zeitraum 2007-2013 eine bedeutende Finanzierungsquelle sein. In der vorhergehenden Periode 2000-2006 belief sich die Finanzierung für Verkehrsprojekte des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) auf rund 35 Mrd. €, wovon etwas mehr als 2 Mrd. € auf den Nahverkehr entfielen. Laut Programmplanung werden EFRE und Kohäsionsfonds im Zeitraum 2007-2013 nahezu 8 Mrd. EUR für den Nahverkehr bereitstellen. Weitere 9,5 Mrd. EUR werden für integrierte Projekte zur Sanierung von städtischen und ländlichen Gebieten zur Verfügung gestellt, die auch Investitionen in den Verkehr einschließen können.

Die Kohäsionsinstrumente stellen im laufenden Zeitraum 2007-2013 eine breitere und solidere Grundlage für die Kofinanzierung des Nahverkehrs und kollektiven Verkehrs bereit²⁹. Die Bestimmungen des EFRE und des Kohäsionsfonds nehmen ausdrücklich Bezug auf den umweltfreundlichen Nahverkehr und öffentlichen Verkehr, zum ersten Mal aber auch auf integrierte Strategien für einen umweltfreundlichen Verkehr. Die Kommunen, besonders in den neuen Mitgliedstaaten, sollten diese Möglichkeiten nutzen, um ihre Nahverkehrssysteme zu verbessern.

Die meisten einzelstaatlichen strategischen Rahmenpläne der Mitgliedstaaten umfassen auch den nachhaltigen Nahverkehr als Aktionsbereich. Eine Kofinanzierung der EU mit den Kohäsionsinstrumenten ist für Investitionen in die Infrastruktur (z. B. Eisenbahn und Terminals) und in Fahrzeuge, wie umweltfreundliche Busse, Oberleitungsbusse, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, möglich. Dasselbe gilt für Maßnahmen wie die Nachrüstung oder Verbesserung anderer Komponenten, die Teil eines integrierten und benutzerfreundlichen städtischen Verkehrssystems sind (IVS, Fahrgastinformation, integrierte Fahrscheinausstellung, Verkehrsmanagement usw.). Der EFRE kann auch Maßnahmen finanzieren, die mit umweltfreundlichen und nachhaltigen Nahverkehrsprojekten zusammenhängen oder Unterstützung für bestimmte Bevölkerungsgruppen (ältere Menschen, Behinderte) beim Zugang zu normalen öffentlichen Verkehrsdiensten bieten. Er finanziert zunehmend Vorhaben in Zusammenhang mit intelligenten Verkehrssystemen.

Die Europäische Investitionsbank³⁰ vergibt im jährlichen Schnitt Darlehen von rund 2,5 Mrd. EUR für städtische Verkehrsprojekte. Die Projekte umfassen die Errichtung, den Ausbau oder die Erneuerung von Infrastrukturen des kollektiven Verkehrs oder die Beschaffung von Fahrzeugen in größeren Ballungsräumen und mittelgroßen Städten in ganz Europa. Zusätzlich zu ihrer üblichen Darlehensvergabe hat sich die EIB mit der Kommission und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung zusammengetan, um neue Finanzinstrumente und Initiativen zu entwickeln.

Das 7. Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung (7. RP) fördert Tätigkeiten der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration zu den Bereichen Mobilität in der Stadt, Energieaspekte des Verkehrs, umweltfreundlicher Nahverkehr und nachhaltige Mobilität für alle Bürger.

Das 7. RP umfasst im Themenbereich „Verkehr“ einen Tätigkeitsbereich „Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität“. Dies deckt technische Forschungsarbeiten, die Demonstration und politische Unterstützung im Bereich neuer Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, innovativer Verfahren zur Nachfragesteuerung, hochwertiger öffentlicher Verkehrsdienste und innovativer Strategien für einen umweltfreundlichen Nahverkehr ab.

²⁹ Siehe http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm

³⁰ Siehe www.eib.org

Andere Aktionen werden sich auf die Entwicklung hochinnovativer, schadstofffreier, intelligenter Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, einschließlich deren Einführung, konzentrieren. Im 7. RP werden ferner im Themenbereich „IKT“ Tätigkeiten gefördert, die mit Mobilität und Dienstleistungen im Zusammenhang stehen. Forschungsarbeiten zur Straßeninfrastruktur und zu intelligenten und umweltfreundlichen Fahrzeugen werden unabhängig vom geografischen Zusammenhang durchgeführt, doch können die Ergebnisse für den städtischen Rahmen nutzbar gemacht werden.

CIVITAS ist ein Demonstrations- und Forschungsprogramm der Kommission für einen umweltfreundlichen Nahverkehr. Die Initiative CIVITAS unterstützt Städte bei der Erprobung und Demonstration integrierter Bündel von sowohl politischen als auch technischen Maßnahmen, die auf ein nachhaltigeres, umweltfreundlicheres und energieeffizienteres Nahverkehrssystem abzielen. CIVITAS hat bislang Maßnahmen in 36 Städten mit 100 Mio. EUR an EU-Mitteln kofinanziert. CIVITAS-Plus wurde bereits im 7. RP eingeleitet.

Die Beteiligten haben betont, wie wichtig eine Fortsetzung der Initiative CIVITAS ist. Das CIVITAS-Konzept könnte den Weg für ein eigenes EU-Unterstützungsprogramm zur Finanzierung umweltfreundlicher Nahverkehrsaktivitäten außerhalb des Forschungsrahmens bereiten, wie von den Beteiligten angeregt wurde. Dieses Programm könnte sich auf Maßnahmen im größeren Maßstab konzentrieren und die Integration innovativer Maßnahmen in Städten und am Stadtrand in den Mittelpunkt stellen. Ideen für ein solches Programm könnten in Erwägung gezogen werden, sobald der Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt angenommen wurde.

Das Programm Intelligente Energie Europa (IEE), das im Rahmen des Programms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation³¹ finanziert wird, umfasst die Unterprogramme ALTENER und STEER. Diese unterstützen u.a. Initiativen im Zusammenhang mit neuen und erneuerbaren Energiequellen, mit der Förderung alternativer Kraftstoffe und mit der Förderung der Energieeffizienz im Verkehr.

³¹ Beschluss Nr. 1639/2006/EG vom 24. Oktober 2006, ABl. L 310 vom 9.11.2006, S. 15.

21. Wie könnten vorhandene Finanzinstrumente wie Struktur- und Kohäsionsfonds kohärent und besser genutzt werden, um einen integrierten und nachhaltigen Nahverkehr zu unterstützen?
22. Wie könnten wirtschaftliche Instrumente, insbesondere marktgestützte Instrumente, einen umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr unterstützen?
23. Wie könnten gezielte Forschungsmaßnahmen dazu beitragen, stadtypische Einschränkungen in die Verkehrsentwicklung in der Stadt zu integrieren?
24. Sollten Städte darin bestärkt werden, Stadtmautgebühren zu erheben? Besteht die Notwendigkeit, einen allgemeinen Rahmen und/oder Leitlinien für Stadtmautgebühren festzulegen? Sollten die Erträge zweckgebunden zur Verbesserung des kollektiven Nahverkehrs verwendet werden? Sollten externe Kosten internalisiert werden?
25. Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs längerfristig bieten?

Welche Rolle könnte die EU potenziell spielen?

5. ANHÖRUNGEN

Die Kommission möchte die Ansichten der Beteiligten auch in ihre künftigen Arbeiten einbeziehen. Mit diesem Grünbuch startet die zweite intensive Anhörungsphase, die bis zum **15. März 2008** dauern wird. Alle interessierten Beteiligten sind eingeladen, zur Vision einer europäischen Politik für die Mobilität in der Stadt beizutragen und die 25 Fragen in diesem Dokument sowie die hier angesprochenen allgemeinen Fragen zu beantworten. Die geäußerten Ansichten können veröffentlicht werden, sofern nicht ausdrücklich Vertraulichkeit gewünscht wird.

Kommentare und Anregungen sind einzureichen

- mit elektronischer Post an

tren-urbantransport@ec.europa.eu

- brieflich an

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Referat Umweltfreundlicher Verkehr und Nahverkehr
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B-1049 Brüssel

Weitere Informationen sind auf folgender Internetseite der Europäischen Kommission abrufbar:

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

Wichtig ist, dass auf dieses Grünbuch schnell konkrete Maßnahmen folgen. Die Kommission ist der Auffassung, dass im Anschluss an die Anhörung ein konkreter Aktionsplan aufgestellt werden sollte. Dieser Aktionsplan wird im Frühherbst 2008 veröffentlicht. Er wird mögliche Maßnahmen auf Ebene der EU sowie auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene und auf Ebene der Wirtschaft und der Bürger umfassen. Für jede Maßnahme sollen in dem Plan die geeigneten Instrumente angegeben werden.



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 28 September 2007

**13278/07
ADD 1**

**TRANS 287
ENV 480
TELECOM 111
RECH 252**

COVER NOTE

from: Secretary-General of the European Commission,
signed by Mr Jordi AYET PUIGARNAU, Director

date of receipt: 28 September 2007

to: Mr Javier SOLANA, Secretary-General/High Representative

Subject: Commission staff working document accompanying the Green Paper towards a
new culture for urban mobility

Delegations will find attached Commission document SEC(2007) 1209.

Encl.: SEC(2007) 1209



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 25.9.2007
SEC(2007) 1209

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Accompanying the

GREEN PAPER

Towards a new culture for urban mobility

{COM(2007) 551 final}

Introduction

To support the preparation of its Green Paper on urban mobility, the European Commission has organised a broad consultation of stakeholders and citizens during the first half of 2007.

Large-scale conferences, with participation ranging from expert to ministerial level, were organised by the European Commission to mark the beginning and the end of the consultation period, which lasted from 31 January 2007 to 4 June 2007. Technical workshops on specific themes - Green Propulsion, Financing, Intermodality and Intelligent Transport, and Integrated Urban Transport Approaches - were also held.

The Commission also launched an internet consultation that took place in March and April 2007 and that yielded 915 responses from citizens, associations, and public bodies. Suggestions for urban mobility policy measures and proposals were included in 64 letters and position papers that were submitted by different organisations, public bodies and citizens. The Joint Expert Group on Transport and Environment discussed urban transport and clean and energy-efficient vehicles in a special meeting.

The results from this consultation phase together with lessons from long-running Community programmes on integrated urban transport approaches are presented in this staff working document as an annex to the Green Paper on urban mobility. The Green Paper includes a set of policy options and 25 open questions addressing these options.

The stakeholders that provided contributions during the preparation of the Green Paper on urban mobility include the following groups: private sector (private companies, industries, businesses associations); public sector (non-governmental organizations, not-for-profit associations and research institutes) and (local, regional and national) authorities. All contributions that have been received have provided valuable input.

The Green Paper indicates where suggestions made by stakeholders were taken up for further discussion, and where existing policies might require additional action.

A new intensive consultation process shall be undertaken following the publication of the Green Paper, in order to prepare an Action Plan that will be presented in autumn 2008.

TABLE OF CONTENTS

1.	Launch conference — Urban transport: problems, solutions and responsibilities — Brussels, 31 January 2007.....	41
2.	First Technical Workshop — Urban Transport and Green Propulsion — Brussels, 31 January 2007	42
3.	Second technical workshop — Urban Transport Financing: Experiences from different Cities — Szentendre, Hungary, 6 March 2007	43
4.	Third technical workshop — Public Transport, intermodality and intelligent transport — Szentendre, Hungary, 7 March 2007.....	44
5.	Fourth technical Workshop — Integrated urban transport approaches for successful and attractive cities — Brussels, 16 May 2007.....	45
6.	Lessons from CIVITAS I: Integrated approaches for clean urban mobility "in practice"	46
7.	Closing Conference — Towards a European Policy for Urban Transport — Brussels, 4 June 2007	50
8.	Internet Questionnaire.....	52
9.	Summary results of the Internet consultation.....	60
10.	Internet comments on clean and energy-efficient vehicles	69
11.	Joint Expert Group on Transport and Environment.....	71
12.	Summary of contributions in position papers	72

1. Launch conference — Urban transport: problems, solutions and responsibilities — Brussels, 31 January 2007

1.1. Participants

Around 400 representatives from all public and private sectors interested in urban transport.

1.2. Main theme of the event

The focus of the conference was the significant role of urban transport in achieving policy objectives in areas such as climate change, energy efficiency, congestion, alternative fuels, modal split, road safety, industrial competitiveness, environment, health and social inclusion. In addition, the principle of subsidiarity was discussed.

1.3. Sessions by theme and main discussion points

The conference had two sessions: the first was devoted to the expectations of local authorities and the actors concerned by the Green Paper; the second investigated the possible added value of actions at EU level in this field, taking into account the subsidiarity and governance principles.

The speakers and stakeholders addressed the following questions:

- (1) What are your expectations from a Green Paper on urban transport?
- (2) In which fields do you see an added value for action on urban transport at EU level, if any?
- (3) Are there barriers at EU level that hinder you in implementing an effective and efficient urban transport policy?
- (4) What role should subsidiarity and governance issues play in the debate on action on urban transport at EU level?

The three main messages that emerged were:

- Broad support for the initiative to prepare a Green Paper and consensus on the need for a joint approach to prepare it. Subsidiarity is not an obstacle but rather a challenge and an opportunity that could enrich actions taken at different levels, whether local, regional, national or European;
- Agreement on the need for an integrated approach: urban transport is important not only for European transport policy, but also in the wider context of other European policies;
- Need for financial support for public transport through the Structural Funds, the Cohesion Fund and other innovative instruments, this being an essential tool for a successful urban transport policy, especially in the new Member States, where cities should not repeat mistakes made by the old Member States (for instance abolishing existing public transport infrastructure, like tramways).

1.4. Overall summary

European cities offer a successful model for urban transport, and the cities themselves are in the best position to select and implement the right portfolio of measures. The role of the EU will be to identify, in partnership with all parties, whether there are obstacles to successful urban transport policies and, where there is added value at EU level, propose joint solutions for specific actions. The need for action at EU level in the area of urban transport is widely supported.

2. First Technical Workshop — Urban Transport and Green Propulsion — Brussels, 31 January 2007

2.1. Participants

About 120 stakeholder representatives interested in the Commission initiative on clean and energy-efficient vehicles.

2.2. Main theme of the event

The main purpose of the first technical workshop was to discuss a possible new approach for Commission action to promote clean and energy-efficient road transport vehicles.

2.3. Sessions by theme and main discussion points

The workshop had two sessions: the first devoted to the technological and economic aspects of clean and energy-efficient vehicles, the second devoted to possible ways to obtain political support for introducing these technologies.

Main comments

- Green propulsion should be a core element of European transport policy;
- An integrated approach on the part of all stakeholders involved is required to reconcile the diverse and sometimes conflicting demands for lower pollutant emissions, lower CO₂ emissions, lower noise, higher safety, and higher comfort for users;
- Vehicles and fuels should be treated as a single system;
- Vehicle and fuel standards therefore need to be interlinked;
- An integrated assessment of the environmental and economic aspects of fuels should be based on a well-to-wheels analysis for future legislation;
- Pollutant emission has been reduced over the past 30 years through the introduction of new vehicle technologies, as required by the progressively lower EURO emission standards;
- Research and development projects under way in industry and funded by the Community Framework Programme promise further reductions in energy consumption, CO₂ emissions, and pollutant emissions through technological improvements to vehicles;

- Intelligent Transport Systems (ITS) play a key role in clean and efficient mobility;
- Harmonised definitions for clean vehicles should be established as a basis for state aid;
- Support measures for clean and energy-efficient vehicles should also be harmonised within the European Union to avoid market fragmentation;
- Economic incentives should be provided in combination with access regulation and awareness raising;
- Public procurement should consider all public concerns, such as energy, climate, air quality, safety, and noise, possibly with an eco-point award system;
- Harmonised tendering rules including lifetime costs would be useful, with optional application advocated by some and mandatory implementation requested by others;
- Joint procurement could improve green vehicle economics.

2.4. Overall summary

During the workshop, broad support was expressed for action at EU level to promote the market introduction of clean and energy-efficient vehicles. Public procurement was regarded as an effective tool for this purpose.

3. Second technical workshop — Urban Transport Financing: Experiences from different Cities — Szentendre, Hungary, 6 March 2007

3.1. Participants

About 120 senior transport experts and representatives from stakeholder organisations.

3.2. Main themes of the event

The financial aspects of urban transport were discussed during the workshop: cohesion policy, financing of transport investments and operations, financial innovations and transport pricing, and access and charging schemes as one possible solution for raising revenues for transport investments.

3.3. Sessions by theme and main discussion points

The second technical workshop had four sessions: the first devoted to transport and cohesion policy; the second devoted to financing of urban transport investments and operations (all modes); the third to regulated access and charging schemes, and the fourth to financial innovations and transport pricing.

Main comments

- Successful cities need good public transport. The long-term financing of investments and operations is a key issue;

- Different forms of public-private partnerships may offer solutions that should be given more attention. Example: development of exchange nodes between different modes;
- EU regional policy facilitates significant investment in eligible regions;
- Cohesion policy for 2007-2013 promotes comprehensive strategies and integrated sustainable urban development;
- Urban transport plays an important role in the balanced and polycentric development of cities;
- Cities should profit from existing financing possibilities — the money is there! (e.g. for public transport, clean transport, integrated packages, soft measures, etc.);
- Many of the new Operational Programmes for 2007 – 2013 pay significant attention to urban (public) transport, but seem to be dominated to some extent by single ‘big’ projects;
- The EIB offers loans, special instruments (such as Jessica) and knowledge.

3.4. Overall summary

Funding seems to be a key concern across Europe. The Structural Funds, the Cohesion Fund and other innovative instruments offer essential funding for investments in many urban transport systems, especially in the new Member States. The European Investment Bank also helps with money, special instruments and knowledge, but there is a need to utilise existing possibilities. Financing is an issue not only for infrastructure investments but also for day-to-day operation and maintenance.

4. Third technical workshop — Public Transport, intermodality and intelligent transport — Szentendre, Hungary, 7 March 2007

4.1. Participants

About 120 senior transport experts and representatives from stakeholder organisations.

4.2. Main themes of the event

The efficiency and effectiveness of public transport, intermodality in urban areas together with safety and security, intelligent transport systems, and environmental performance and noise were discussed during the workshop.

4.3. Sessions by theme and main discussion points

The third technical workshop had four sessions: the first devoted to the efficiency and effectiveness of public transport; the second to intermodality in urban areas, along with safety and security; the third to intelligent transport systems; and the fourth to environmental performance and noise.

Main comments

- Intelligent transport (ITS) offers ways to reduce congestion, pollution and energy consumption, better services for travellers and freight, better management of traffic, and possible tools for transport planning;
- Security in public transport has two dimensions: the general security of travellers and anti-terrorism security. The sector seems to be targeting action in the latter area;
- National governments do not always assume their responsibility in facilitating urban transport development, which leads to a lack of vertical policy coherence;
- There is a lack of common definitions and statistics;
- The link between urban transport policy and road safety policy was underlined several times;
- Local environmental pollution and noise, and compliance with EU legislation, require attention.

4.4. Overall summary

On policy coherence, definitions and statistics, and ITS, a number of clear recommendations were made. The trend to make polluting vehicles pay more for road use offers an opportunity to introduce Electronic Vehicle Identification. There is also a need to update the Vehicle Registration Document Directive (1999/37) to incorporate environmental vehicle data. The EU can also help with standardisation. There was also a request to support large-scale, policy-driven ITS demonstration projects and take-up actions.

5. Fourth technical Workshop — Integrated urban transport approaches for successful and attractive cities — Brussels, 16 May 2007

5.1. Participants

About 80 experts and stakeholder representatives.

5.2. Main themes of the event

Different aspects of an integrated transport approach, including the links between urban planning, transport accessibility and demographics, were covered.

5.3. Sessions by theme and main discussion points

The workshop had four sessions: urban freight, urban transport and successful cities, innovation and research, and planning, behaviour and lifestyle.

Main comments

- Freight should be part of the urban agenda and there is a need to build long-lasting synergies with all the stakeholders involved;

- New delivery approaches both in terms of urban transport policy (the case of Göteborg) and in terms of new vehicles and fuels (environmentally friendly, safe and efficient) offer a range of benefits;
- The integration of different policies (land use, housing policy, etc.) and measures is the key to better and cleaner transport in European cities. The Leipzig Charter on Sustainable European Cities gives good recommendations for integration.
- All modes of transport in urban areas have a role to play (co-modality);
- Demographic trends and social dimension have to be considered for sustainable transport. Social inclusion should be delivered at local level, but policy, legal frameworks and guidance are needed;
- This is convincing evidence on the impacts of integrated strategies for clean urban transport from CIVITAS I. Change for the better is possible through: integrating technology and policy measures, combining transport and energy objectives; building up critical mass and markets; and working in partnership;
- The potential of taxis in urban passenger and freight transport could be better exploited;
- Personal mobility is the key to independence in particular for people with reduced mobility;
- The idea is to achieve maximum accessibility with minimum mobility;
- ‘Mobility management’ can complement traditional measures and help in shifting people’s attention towards more sustainable transport behaviour.

5.4. Overall summary

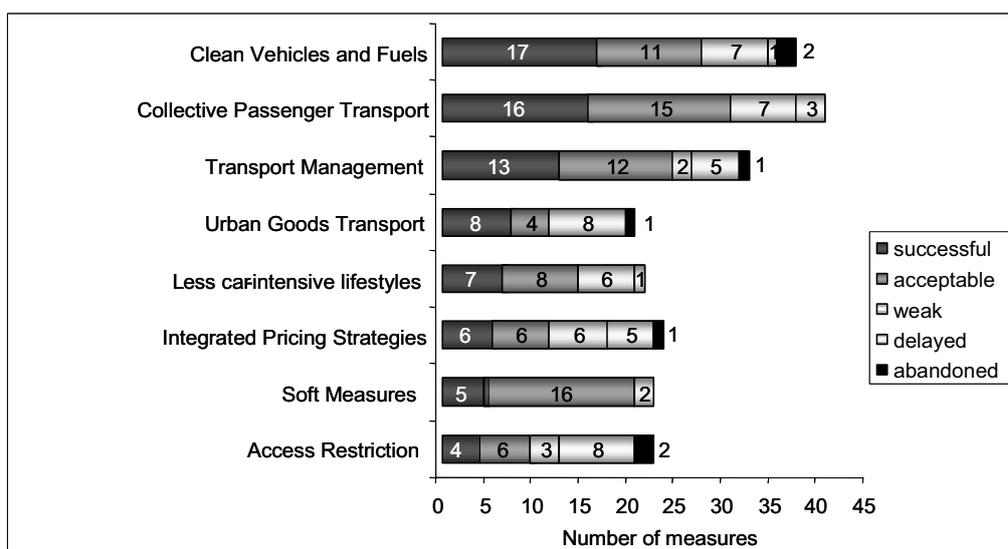
During the fourth workshop, the link between sustainable mobility and sustainable cities and the accessibility of retail activities was clarified. Social exclusion can only be successfully combated at local level but the EU can help with the framework, guidance and the promotion of best practices. The potential role of taxis in urban transport is not always exploited. Travellers’ rights in urban (public) transport were raised as an issue.

6. Lessons from CIVITAS I: Integrated approaches for clean urban mobility "in practice"

The CIVITAS Initiative is an EU-funded demonstration programme that brings together policy makers, experts, practitioners, businesses and users. It supports integrated and bold strategies for clean and sustainable urban mobility. The success of this approach has been recognised and the programme continues. So far an EU contribution of €100 Million has been made available to 36 participating demonstration cities.

The first 19 CIVITAS I cities implemented 212 transport-related measures, which involved some 100 public and private organisations and more than 500 experts. The 212 CIVITAS I measures had a total value in excess of €150 Million (of which around €50 Million provided by CIVITAS). CIVITAS has demonstrated the success of urban mobility policies that combine, in an integrated way, different categories of tools and measures.

The implementation of the measures has now been evaluated and the experiences of the cities have been compared. Implementation was largely successful, despite the occasional delays due to technical, political or financial obstacles. Nearly 70% of the measures were satisfactorily completed, some 28% proved to be troublesome, while just 3% had to be replaced with alternative schemes or were halted altogether.



A number of factors had positive or negative effects on implementation. Planning technicalities, the lack of firm and reliable funding sources, and strong political opposition were all cited as significant barriers by the CIVITAS cities. On the other hand, the strong commitment of responsible politicians, synergies between policies and measures, the promotion of local partnerships, and the involvement of end users were identified as the main drivers of successful projects.

In terms of actual results, the work of the CIVITAS I cities has given a real and measurable benefit for the development of more attractive cities and the improvement of quality of life for millions of European citizens. This has been achieved through reduced congestion, lower pollutant and greenhouse-gas emissions, reduced energy consumption and lower noise levels. The next table provides a visual overview of the impacts of each measure category across the main areas of assessment.

CIVITAS I IMPACTS BY THEME

Measure Category	Transport	Energy	Environment	Economy	Society
Clean Vehicles and Fuels					
Collective Passenger Transport					
Transport Information and Management					
Urban Goods Transport					
Less Car-Intensive Lifestyles					
Integrated Pricing Strategies					
Mobility Management					
Access Restriction					
CIVITAS I as a whole					

positive impacts	neutral impacts	negative impacts	insufficient information
------------------	-----------------	------------------	--------------------------

Analysis of the CIVITAS I results allows us to generalise the relationship between transport and energy policies and their likely impacts, although of course these will also depend to a great extent on the specific features of local urban contexts. The following table gives a list of common goals for sustainable urban transport and the measures expected to be most effective in the light of the experience gained with CIVITAS I.

GOALS OF SUSTAINABILITY AND EFFECTIVE MEASURES

If the goal is to...	...effective measures are...
Reduce congestion	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ transport information and management ⊗ mobility management ⊗ access restriction ⊗ public transport promotion ⊗ goods distribution and logistics services ⊗ parking management ⊗ urban pricing
Reduce energy consumption and traffic emissions	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ mobility management ⊗ cycling ⊗ car sharing and car pooling ⊗ clean vehicles and fuels ⊗ public transport promotion ⊗ urban pricing
Decrease local emissions and improve quality of life in city centres	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ access restriction ⊗ goods distribution and logistic services ⊗ parking management
Increase the market share of clean vehicles in private and public fleets	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ car sharing and car pooling ⊗ access restriction ⊗ clean vehicles and fuels ⊗ parking management
Increase the efficiency of the transport system	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ multimodal interchanges ⊗ mobility management ⊗ cycling ⊗ car sharing and car pooling ⊗ public transport promotion ⊗ goods distribution and logistic services
Increase the attractiveness of public transport	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ transport information and management ⊗ multimodal interchanges ⊗ mobility management ⊗ car sharing and car pooling ⊗ access restriction ⊗ public transport promotion ⊗ urban pricing
Decrease parking pressure	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ cycling ⊗ car sharing and car pooling ⊗ mobility management ⊗ parking management

The CIVITAS I cities have not only implemented a number of measures, but has also generated what many experts regard as an even more crucial, though less tangible, series of achievements. These include and increased public confidence in the practicality and feasibility of innovative transport policies, exchange of knowledge in terms of technical design and practical applications, creation of a network of international contacts, leading to new collaborative projects and a critical mass for new technology adoption;

CIVITAS has also helped to launch a new project evaluation culture, looking both at impacts and at processes of measure implementation, and has fostered the creation of a political dimension, which is today expressed by the network of politicians active in the meetings of the CIVITAS Policy Advisory Committee and in the conferences of the CIVITAS Forum.

CIVITAS has proven a useful laboratory and a good investment. The continuing experience of dedicated cities is producing valuable information in terms of innovative solutions, emerging technologies, and policy impacts, and is conversely pointing out barriers to policy implementation, be them of political, technological or financial nature. All European cities, both inside and outside the CIVITAS Initiative, national and European policy makers, researchers, businesses and citizens are the main beneficiaries of this learning process. More information about the CIVITAS Initiative can be found online at www.civitas-initiative.eu.

7. Closing Conference — Towards a European Policy for Urban Transport — Brussels, 4 June 2007

7.1. Participants

Around 350 participants, up to ministerial level, representing the major stakeholders.

7.2. Main theme of the event

Assessment of the public consultations and discussion of key messages for the Green Paper.

7.3. Sessions by theme and main discussion points

The conference had two sessions: the first devoted to presenting the feedback from the four technical workshops and the internet consultation and collecting the reactions from representatives of European cities; the second devoted to examining the main lessons from this exercise for a European Policy for Urban Transport.

The main messages that emerged are:

- There is presently no coherent urban transport policy at European level. Other EU policies, such as environment, internal market and public procurement, regional policy or research, touch upon urban transport on the basis of their own objectives. The subsidiarity principle should be respected;
- Urban transport is one of the main sources of greenhouse gases in transport. How can the EU respond effectively to the new demands to fight climate change without including urban transport in our policy focus?
- There is no single best policy solution. Every city is different and this diversity makes our cities attractive. But integrated and intelligent urban transport policies work well;
- Funding really seems to be a key issue. The Structural and Cohesion Funds and other instruments, including the European Investment Bank, offer essential tools for investment in many urban transport systems, but it is necessary to exploit the existing possibilities. Recognised good practice cases could be used as a basis for criteria for allocating funds at European level in the evaluation of project proposals in the area of urban transport;
- Green propulsion has an important role to play in urban transport. Ambitious standards for fuels and new vehicles have ensured real progress in the past years. The proposal for the public procurement of clean vehicles could help to create markets for new, clean vehicle technologies;

- The Green Paper should address the role of the private car in cities and other important issues such as enforcement, road safety, demand management tools and urban transport statistics. It should also cover urban freight transport and logistics and walking and cycling;
- It is necessary to adopt policies to ensure that public transport is a real alternative to private transport in European cities. There is a need to establish a new balance between public and private transport;
- Citizens expect public transport to meet their needs for mobility but society is changing. It has been suggested that the European Union should make sure that all European citizens have some basic rights when they use public transport;
- The added value of action at European level can be to promote the sharing of good practices, but it can also involve harmonisation, better coordination and cooperation, financial support, and simplification of existing legislation. The idea should not be to impose solutions, but to enable them.

8. Internet Questionnaire

IPM

Page 1 of 8

Preparation of a Green Paper on Urban Transport



Useful links - Background documents

The Green Paper on Urban Transport will be published in the second half of 2007. This internet consultation will support the preparation of the Green Paper, and is intended to collect views from interested parties on how best the EU may contribute to improving transport and mobility in urban areas. Your answers will remain confidential and they will be used only for the preparation of the Green Paper by the European Commission. Only the summary results of this internet consultation, including an analysis of the totality of the replies, will be published.

The public consultation will last two months. The closing date is 30 April 2007.

Please note that:

- The maximum characters in open questions are always limited to 2000 characters (spaces included).
- The session time is limited to 1 hour 30 min, which means that you should submit your reply within this allotted time. If you would exceed this timeframe, your replies would unfortunately be lost.
- If your replies need to be co-ordinated internally, we suggest that you print the blank questionnaire, make it circulate among your colleagues/ services and elaborate your reply off-line (eg in MS Word). At the end, a designated person should enter the answers online (you can "copy/paste" text you prepared in word).
- After you have clicked on "submit", you should get a confirmation page stating that your reply has been recorded. If this is not the case, and if the survey page is re-loaded instead, please check if you have filled in correctly all compulsory questions, or if you have not exceeded the maximum number of characters for free text questions. In this case, an error message appears next to the question for which something is wrong or missing.
- The answers to the questions can be provided in any of the official languages of the European Union but preferably in the working languages of the European Commission (i. e. English, French or German)
- If a multiple choice answer is offered, several choices can be selected, but if you choose "Others", please try to give some explanation in the next step.

GENERAL INFORMATION

Your profil (compulsory)		
<input type="radio"/> I'm a citizen		<input type="radio"/> I'm an organisation

Region (compulsory)		
<input type="radio"/> European Union	<input type="radio"/> Europe outside European Union	<input type="radio"/> OTHER

IPM

Page 2 of 8

1. YOUR DAILY MOBILITY

1.1. What was the mode of transport that you used most often yesterday for your daily mobility? (optional)

Car
 Walking
 Motorbike
 OTHER
 Public transport
 Cycling
 Taxi

2. THE SCOPE OF THE GREEN PAPER

Citizens and businesses expect good access and increased mobility in urban areas. Effective and efficient transport and mobility solutions are essential for the economic, environmental and social well-being of people in our urban areas. More than anyone else, city dwellers experience the negative effects of their own mobility.

2.1. What are the main problems and issues at stake in urban transport? (optional)

<input type="checkbox"/> Congestion	<input type="checkbox"/> Financing
<input type="checkbox"/> Safety	<input type="checkbox"/> Price of public transport
<input type="checkbox"/> Security	<input type="checkbox"/> Job security of workers
<input type="checkbox"/> Pollution	<input type="checkbox"/> Citizens and travellers' rights
<input type="checkbox"/> Noise	<input type="checkbox"/> Difficulties to change people's behaviour
<input type="checkbox"/> Climate Change	<input type="checkbox"/> New technological opportunities
<input type="checkbox"/> Impacts of transport on health	<input type="checkbox"/> Ageing of society
<input type="checkbox"/> Consumption of energy and fossil fuels	<input type="checkbox"/> Impact of lifestyle changes
<input type="checkbox"/> Pressure on urban space	<input type="checkbox"/> Lack of co-operation, coordination and planning
<input type="checkbox"/> Accessibility of public transport vehicles and infrastructure	<input type="checkbox"/> OTHER
<input type="checkbox"/> Quality of public transport	

2.2. What problem(s) or issue(s) should be addressed with priority, and how? (optional)

3. CATEGORIES OF MEASURES

Local authorities normally take the lead on urban mobility policies. They are often implementing integrated packages of measures to alleviate problems and improve transport and mobility in urban areas. Different categories of measures and tools are part of such an integrated approach.

3.1. Which of the following categories of measures and tools do you consider the most important?

IPM

Page 3 of 8

Measures and tools that contribute to: (optional)

- Increasing the use of alternative fuels like natural gas or biofuels and of clean and energy efficient vehicles;
- Technological planning and infrastructure measures to improve air quality and reduce noise aiming at a better and more healthy environment;
- Stimulating the use of collective passenger transport, for example through the intermodal integration with other transport modes such as walking, cycling and park and ride, high safety and security and affordable and accessible services;
- Better demand management strategies based upon economic (dis)incentives or regulatory measures including zones with regulated/restricted access, road pricing and spatial planning, tele-services;
- Influencing travel behaviour and modal choice through mobility management plans, marketing, communication, education and information campaigns;
- Developing safer road-infrastructure and safer and secure means of travel for all users, and educating users towards a safer behaviour;
- Promoting new forms of vehicle use and/or ownership and a less car-dependent lifestyle (e.g. car-sharing);
- Promoting efficient freight logistics services and new concepts for goods distribution;
- Enhancing the use of innovative transport telematics systems for traffic management and traveller support, including solutions based upon satellite applications/GALILEO;
- Re-designing transport infrastructure and services, re-allocating urban space and addressing social exclusion so that city-areas become more pleasant places to live and to be in;
- OTHER

3.2. What are the main barriers at the local level to improving transport and mobility in urban areas? (optional)

- Insufficient funding
- Insufficient human resources
- Insufficient political support and leadership
- Insufficient public involvement and support
- Insufficient strategy and policy
- Insufficient appropriate structures at local level
- Lack of appropriate structures and allocation of responsibilities between local, regional and national level
- Cultural problems
- Technological problems
- Insufficient knowledge and understanding
- Insufficient technical interoperability
- Insufficient inter-connections between transport networks and services
- Insufficient coordination with neighbouring cities
- OTHER

3.3. Is there a need for the EU to take action in order to break these barriers and to add value? (optional)

- Yes
 No
 No opinion

4. THE ROLE OF THE EU

Besides considering urban transport as an integral element of European transport policy, the EU also

IPM

Page 4 of 8

contributes to improving transport and mobility in urban areas by integrating urban transport concerns into other EU policies, such as environment or energy policy, and by removing obstacles to effective urban transport policies that might exist at the EU level.

4.1. Is the integration of urban transport in EU sectorial policies effective? (optional)

Yes No No opinion

4.2. Do existing European policies/legislation create obstacles to prevent effective urban transport policies at local level? (optional)

Yes No No opinion

5. PRIORITY AREAS FOR ACTION

The EU supports innovative projects and initiatives for local, regional and national authorities to establish, disseminate and exchange best practice in urban transport.

5.1. What should be the priority areas for action? (optional)

Preparing guidance material

Facilitating networking, exchange visits and twinning

Launching public awareness and education campaigns

Providing information tools for decision makers

Education and training of local actors

Promoting intelligent transport systems/ Galileo

Supporting urban mobility research

Supporting demonstration programmes

Setting up knowledge and training centres

Developing specifications for joint solutions

OTHER

5.2. Do you believe that the EU should do more than facilitating the exchange of best practice? (optional)

Yes No No opinion

5.3. The Commission has proposed that sustainable mobility plans are developed by local authorities. How can urban mobility plans be developed into an essential tool for decision makers? (optional)

Through promotion By making them mandatory By providing guidance

By providing training Through regular monitoring OTHER

6. FINANCING URBAN TRANSPORT IMPROVEMENTS

The issue of financing for urban transport improvements needs particular attention (e.g. for infrastructure investment, rolling stock, etc). New technologies, innovative and intelligent transport solutions can be relevant to resolve urban transport problems and improve safety, increase efficiency, protect the environment and offer new customer-oriented services to citizens.

IPM

Page 5 of 8

6.1. All relevant financial instruments should be used, including structural funds, cohesion fund, EIB loans and public/private partnerships. Are local and regional authorities aware and capable of using EU funds in the best way? (optional)

Yes No No opinion

6.2. Public/private partnerships in urban transport might be able to provide the necessary funds for urban transport improvements. Do you believe that the EU should take the lead in promoting public/private partnerships? (optional)

Yes No No opinion

6.3. Is there a need for EU action to increase the market acceptance of new technologies, innovative and intelligent transport solutions? (optional)

Yes No No opinion

7. POSSIBLE ACTIONS AT EU LEVEL

Urban transport is a domain where the expectations from the EU are high but so far no comprehensive vision has been developed. The EU could contribute to improving transport and mobility in urban areas by means of different non-legislative and legislative tools.

7.1. What action at EU level could generate most added value? (optional)

Playing the role of catalyst

Setting standards and ensuring interoperability

Promoting research and the spread of best practice across borders

Integrating urban transport concerns into and removing barriers from sectorial EU policies

Providing legal and financial frameworks, as appropriate, to encourage decision-makers

Providing platforms for stakeholders to meet and discuss

OTHER

7.2. The EU could contribute to improving transport and mobility in urban areas by helping to develop and implement solutions of European interest for policy domains where there is a consensus to work together. These joint solutions could be based upon measures that have been successfully tested by Europe's most ambitious cities. Is there a need for EU action to help develop and implement joint solutions of European interest? (optional)

Yes No No opinion

8. ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES

For efficient urban transport, a clear division of responsibilities is important. Initiatives taken at the EU level in the field of urban transport have to pass the subsidiarity test. The Green Paper will need to address the question of allocation of responsibilities. At Member State level, the division of responsibilities for urban transport varies per Member State.

8.1. Are there governance-related problems related to urban transport in Europe? (optional)

Yes No No opinion

IPM

Page 6 of 8 . . .

8.2. Should action be taken at the EU level to add value in this area? (optional)

Yes No No opinion

8.3. Are private sector partners doing enough to demonstrate co-responsibility for implementing local actions that promote sustainable mobility and improve access to their business-location, such as introducing company travel plans, parking management measures, etc? (optional)

Yes No No opinion

9. IMPROVING TRANSPORT SYSTEMS AND SERVICES

High quality, affordable and easily-accessible public transport can play a role in facilitating urban mobility and encouraging modal shift. The EU is currently updating its legislation on public transport services to ensure a clear and stable legal framework for quality investment in clean and efficient public transport.

9.1. Are local authorities and public transport operators doing enough to improve their urban public transport systems? (optional)

Yes No No opinion

9.2. Once the new EU public transport legislation is in place, are there any follow-up initiatives needed to successfully implement it? (optional)

Yes No No opinion

9.3. Should financing for public transport be considered as a priority in the context of the regional development policy? (optional)

Yes No No opinion

9.4. Should traveller security be improved? (optional)

Yes No No opinion

9.5. Do public transport operators and authorities pay sufficient attention to the working conditions of public transport workers? (optional)

Yes No No opinion

9.6. Is the security of personnel working in public transport taken sufficiently into consideration? (optional)

Yes No No opinion

10. MARKET DEVELOPMENT OF CLEAN AND ENERGY EFFICIENT VEHICLES

The market development of clean and energy efficient vehicles could be strongly supported by appropriate award criteria in public procurement. As a result, cleaner and more efficient vehicles in urban areas could make an important contribution to improvements in air quality.

10.1. What actions should be taken, at EU level, in order to promote the market use of clean and energy efficient vehicles? (optional)

IPM

Page 7 of 8

10.2. Should preference for clean and energy efficient vehicles be mandated or left as an option for public authorities? (optional)

10.3. Do you think procurement of vehicles for public transport services should give preference to clean and energy efficient vehicles? (optional)

Yes No No opinion

10.4. Is public procurement, including joint procurement, of clean and energy efficient vehicles a possible approach to promote market development of such vehicles? (optional)

Yes No No opinion

10.5. Would the inclusion of life-time costs for pollutants, CO2 emissions and fuel consumption into the award criteria be an effective approach? (optional)

Yes No No opinion

10.6. Should preference be given to an early application of the latest Euro standards adopted in European legislation, before the date of general application? (optional)

Yes No No opinion

11. PROMOTION OF WALKING AND CYCLING

The promotion of and the development of safe infrastructure for walking and cycling can also play a role in facilitating urban mobility and encouraging modal shift.

11.1. Are local authorities doing enough to increase the role of walking and cycling in urban mobility? (optional)

Yes No No opinion

11.2. Should the EU take more action to promote walking and cycling in urban mobility? (optional)

Yes No No opinion

IPM

Page 8 of 8

12. URBAN FREIGHT, LOGISTICS AND DELIVERY SERVICES

Urban freight, logistics and delivery services in urban areas are often forgotten in debates and policy development for urban transport.

12.1. Are local authorities doing enough to improve the efficiency of urban freight, logistics and delivery services? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

12.2. Should the EU take action to improve the efficiency of urban freight, logistics and delivery services? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

13. INNOVATIVE DEMAND MANAGEMENT

Some European cities are implementing, as part of an integrated approach, innovative demand management tools such as pedestrianisation projects, zones which only allow access to certain types of vehicles, speed limitations, regulated or restricted parking schemes, consolidated freight delivery schemes, or road user charging.

13.1. Do you think that this is the right approach? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

13.2. Is there a need for the EU to take action? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

4

14. STRENGTHENING MARKETS FOR INDUSTRY

In a number of areas the European industry is a global leader in the development of clean urban transport technologies; particularly of clean vehicles, alternative fuels and intelligent transport systems. European cities, researchers and consultants have knowledge and experiences that are valuable for industrialised countries and developing countries in other continents.

14.1. Should the EU help to strengthen the European market for clean urban transport industry? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

14.2. Should the EU facilitate the export of clean urban transport technologies outside the EU and better exploit its knowledge-base? (optional)
<input type="radio"/> Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> No opinion

9. Summary results of the Internet consultation

The European Commission launched an internet consultation to support the preparation of the Green Paper on urban mobility. As mentioned in the introduction to the questionnaire, this consultation was intended to collect views from interested parties on how best the EU may contribute to improving transport and mobility in urban areas. The consultation was open for two months, from 28 February to 30 April 2007.

Representativity of the results

The internet consultation was an open consultation to which citizens and organisations wishing to express their opinions could contribute. The results are therefore not statistically representative for the whole European population.

In total, 915 contributions were received, of which:

- 545 from private citizens
- 370 from organisations.

The geographical areas of origin of the respondents were as follows:

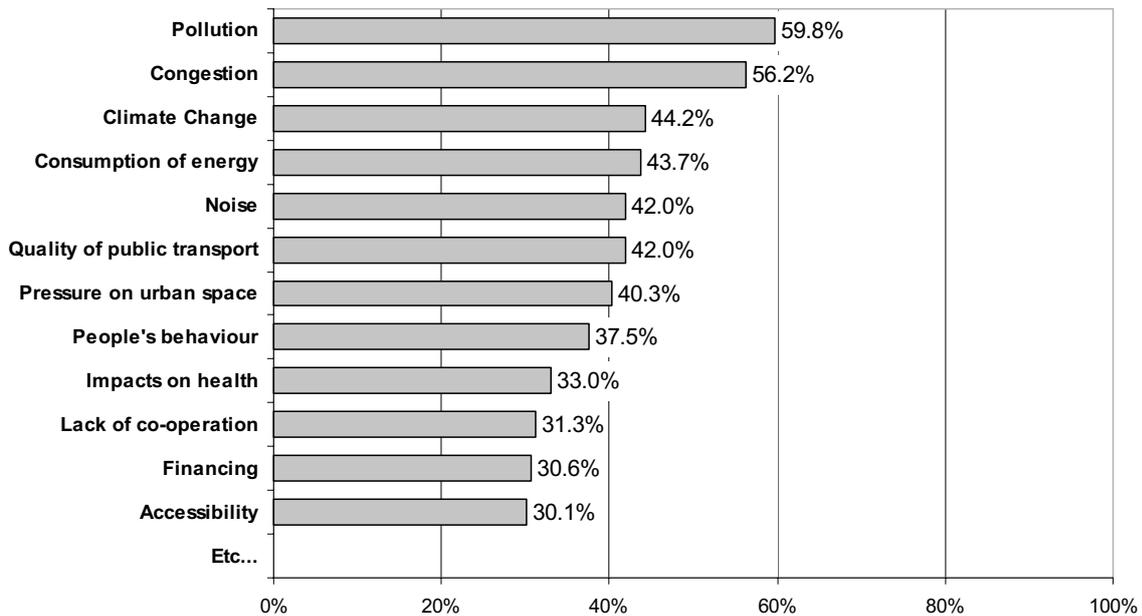
- European Union: 97.2%
- Europe outside EU: 2.1%
- Other: 0.8%

Detailed and extensive results are available from the consultation. The following charts show the results for a selection of the “closed” questions (i.e. those with pre-defined answers). For the questions asking for a “yes” or “no” answer, a distinction is made between the answers received from private citizens and from organisations.

9.1. Scope of the Green Paper

The main problems and issues at stake in urban transport for all the respondents are in order of importance: pollution, congestion, climate change, energy consumption, noise, quality of urban transport, and pressure on urban space.

N.B. Multiple answers were allowed.

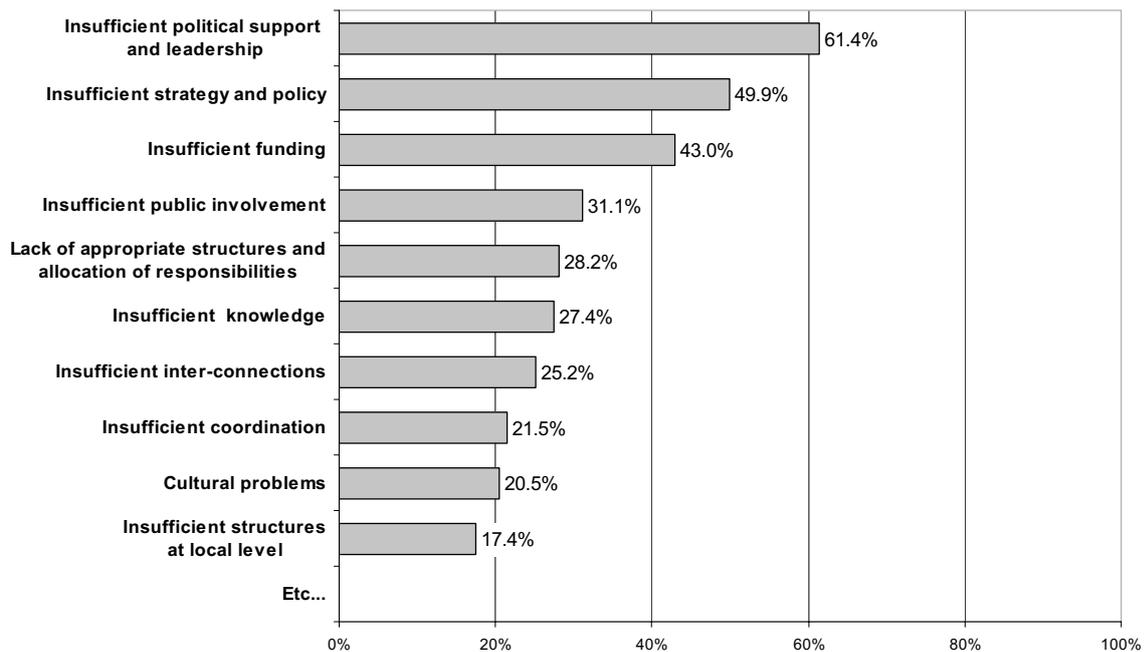


9.2. Categories of measures

9.2.1. Main barriers

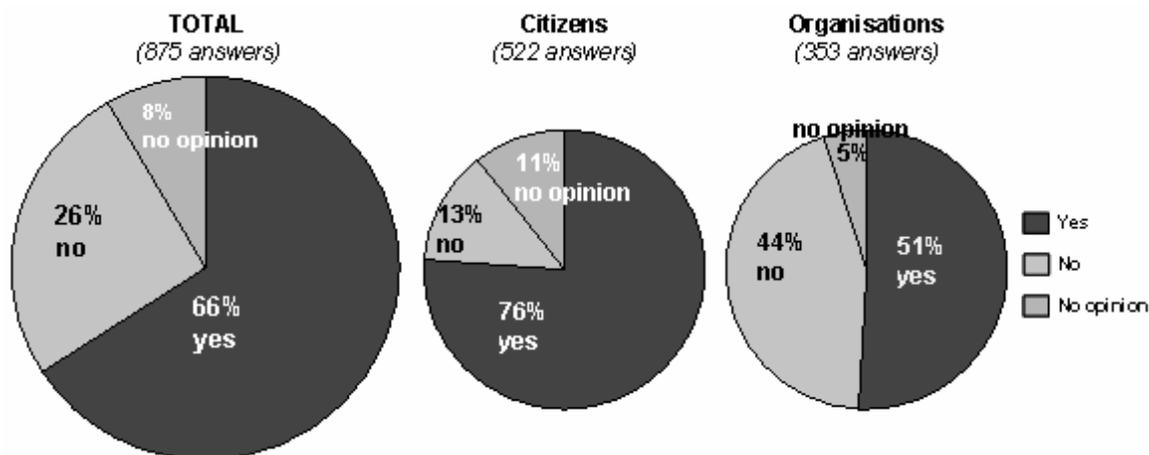
The three main barriers at local level to improving transport and mobility in urban areas are in order of importance (for all respondents): insufficient political support and leadership, insufficient strategy and policy, and insufficient funding.

N.B. Multiple answers were allowed.



9.2.2. Need for EU action

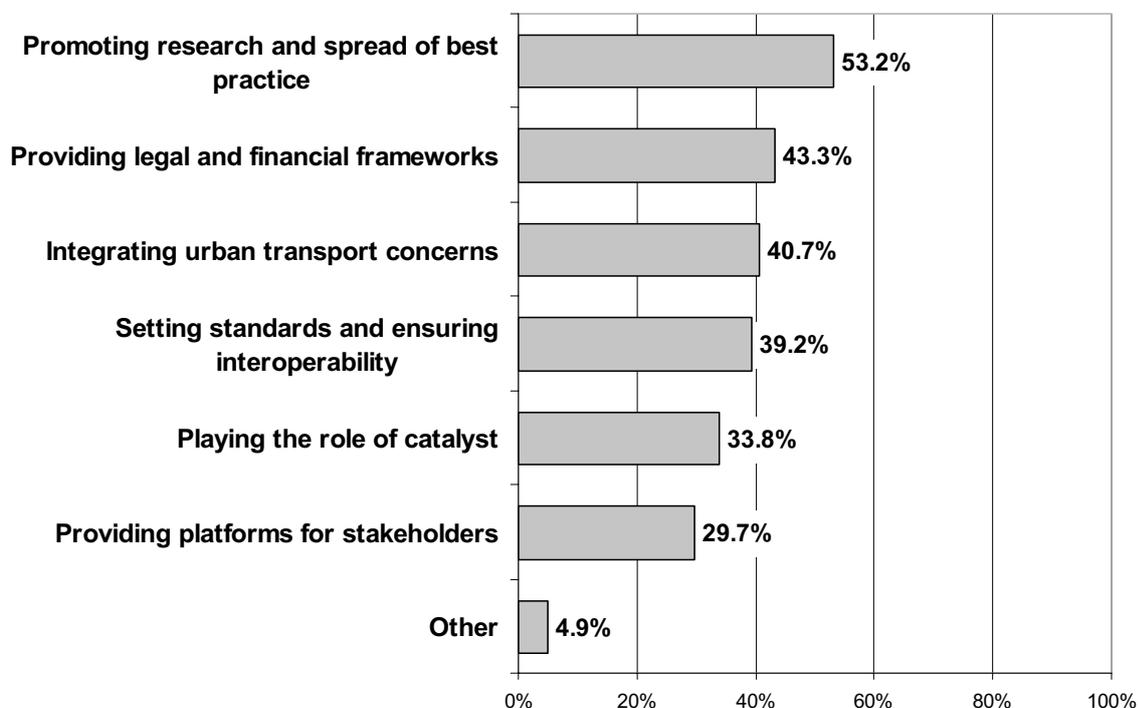
In response to the question “Is there a need for the EU to take action to solve problems of urban transport?”, a larger proportion of private citizens (76%) answered positively compared to organisations (51%).



9.2.3. Some possible actions at EU level

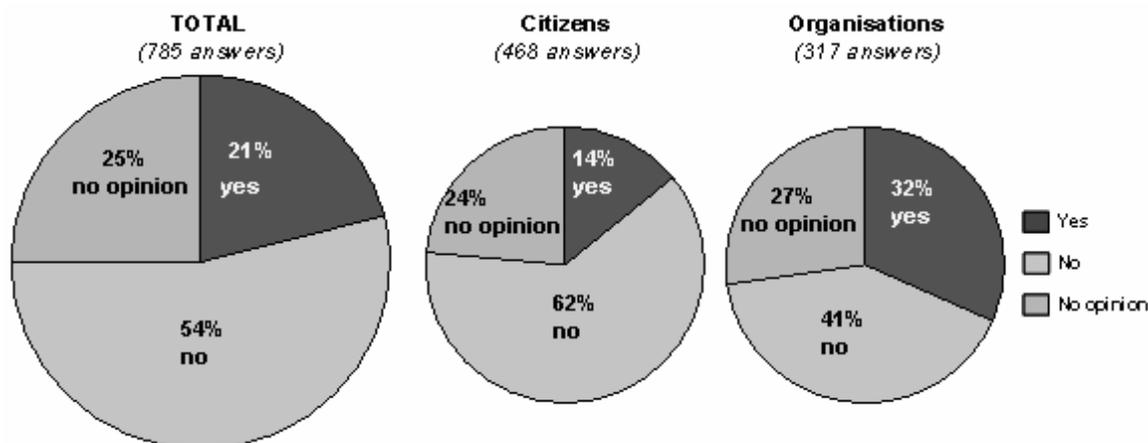
The actions at EU level that would generate the most added value, for all respondents, are the following.

N.B. Multiple answers were allowed.



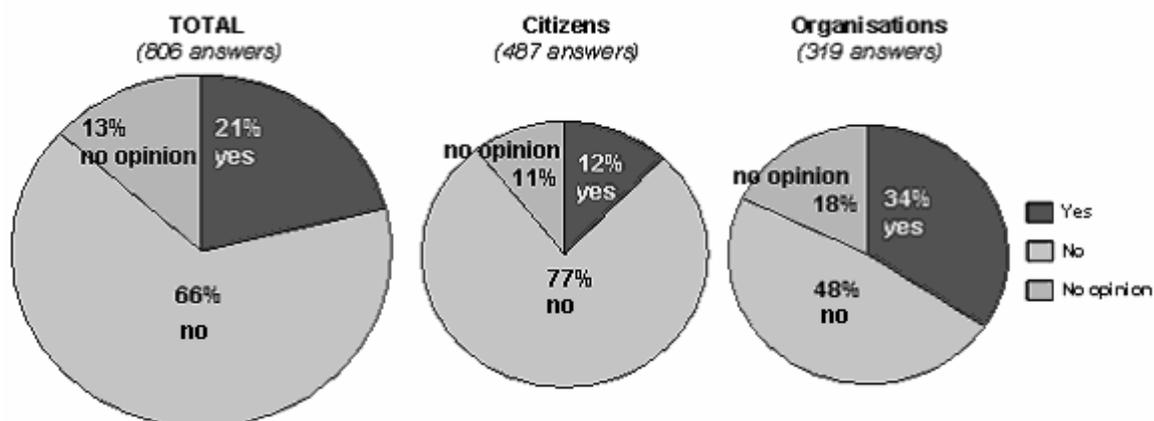
9.3. Allocation of responsibilities

In response to the question “Are private-sector partners doing enough to demonstrate co-responsibility for implementing local actions that promote sustainable mobility and improve access to their business location?”, a smaller proportion of private citizens (14%) answered positively compared to organisations (32%), whereas 62% of citizens and 41% of organisations gave a negative answer.



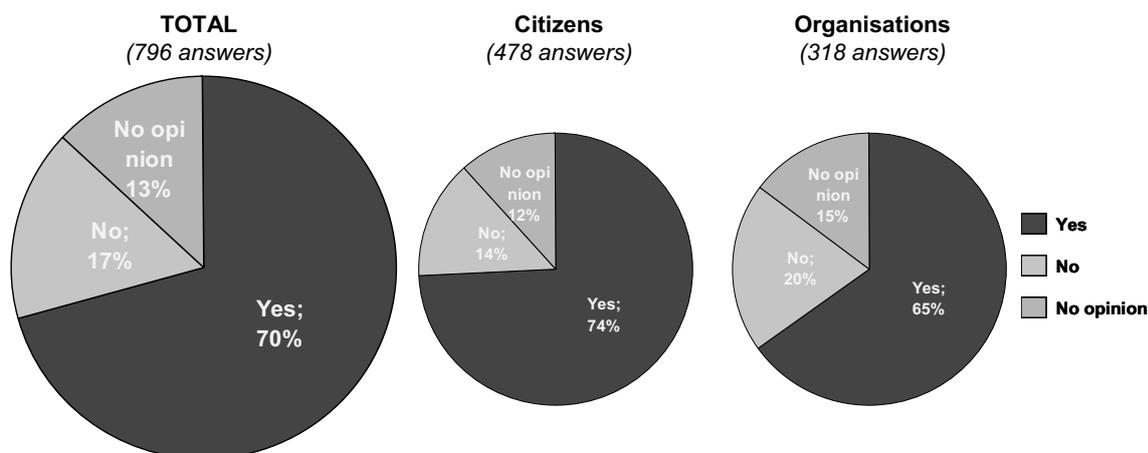
9.4. Improving transport systems and services

In response to the question “Are local authorities and public transport operators doing enough to improve their urban public transport systems?”, a smaller proportion of private citizens (12%) answered positively compared to organisations (34%), whereas 77% of citizens and 48% of organisations gave a negative answer.



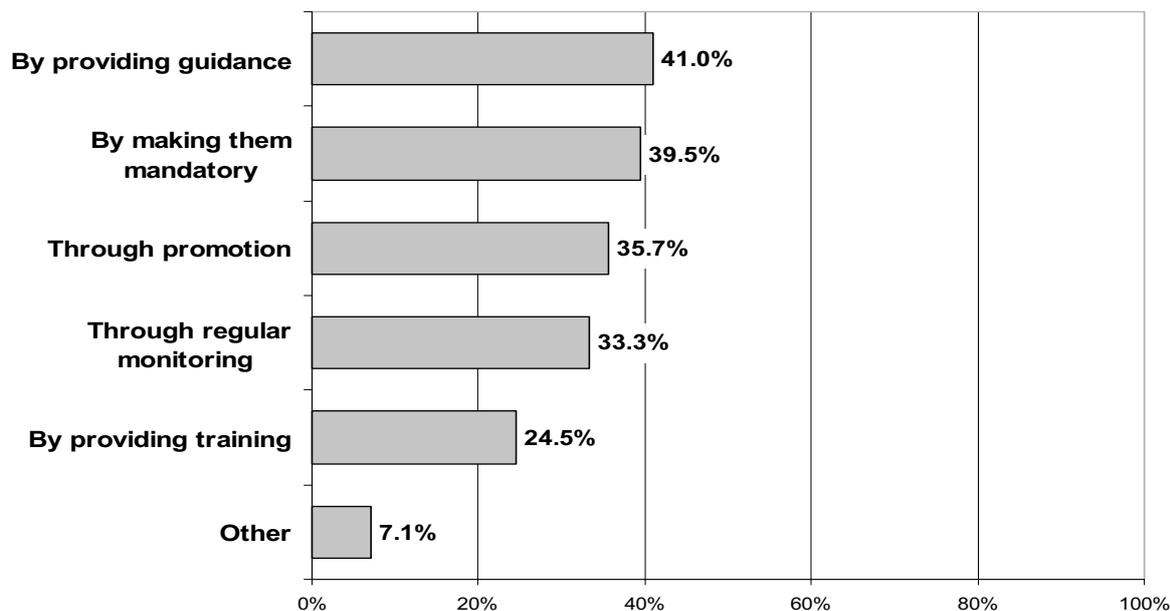
9.4.1. Public transport and regional policy

In response to the question “Should financing for public transport be considered as a priority in the context of the regional development policy?” 70% of all respondents replied “yes” with a larger proportion of citizens (74%) answering positively compared to organisations (65%).



9.4.2. Development of sustainable urban transport plans

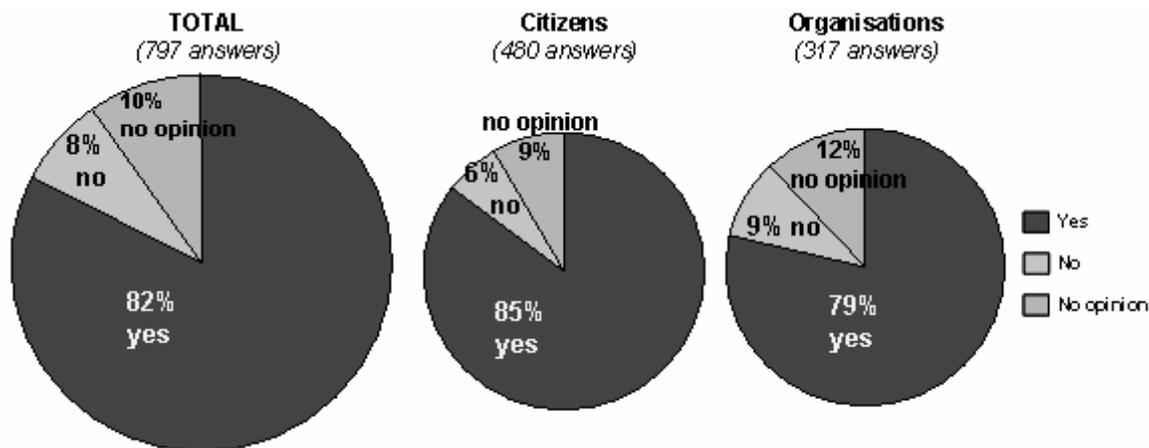
The replies to the question “How can sustainable urban mobility plans be developed into an essential tool for decision takers?” were as follows:



9.5. Market development of clean and energy-efficient vehicles

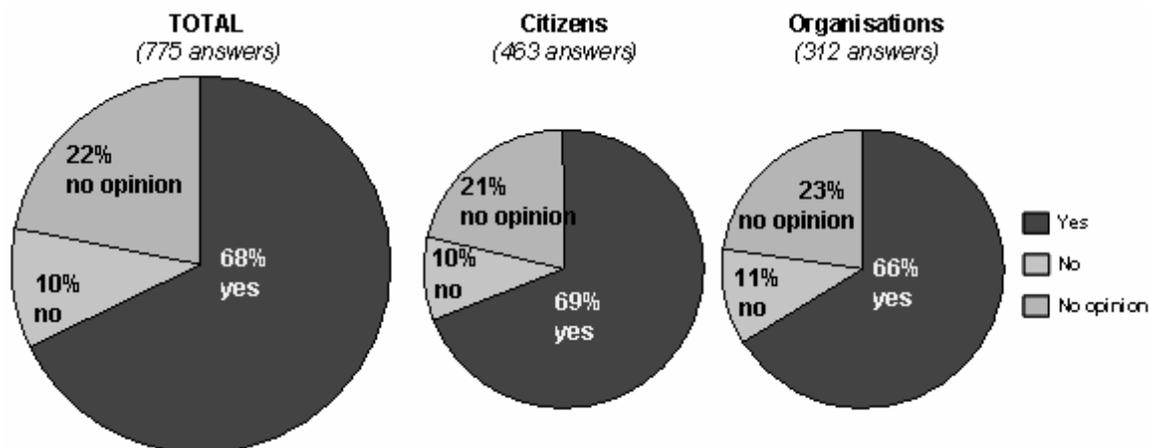
9.5.1. Procurement of clean and energy-efficient vehicles

In response to the question “Do you think procurement of vehicles for public transport services should give preference to clean and energy-efficient vehicles?”, a larger proportion of private citizens (85%) answered positively compared to organisations (79%).



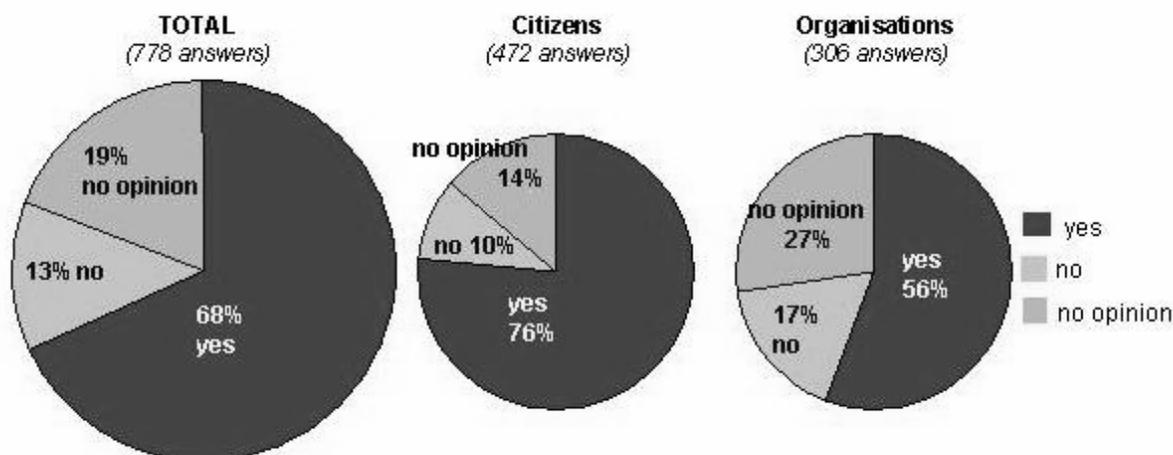
9.5.2. Public procurement of clean and energy efficient vehicles

In response to the question “Is public procurement, including joint procurement, of clean and energy-efficient vehicles a possible approach to promote market development of such vehicles?”, a slightly larger proportion of private citizens (69%) answered positively compared to organisations (66%).



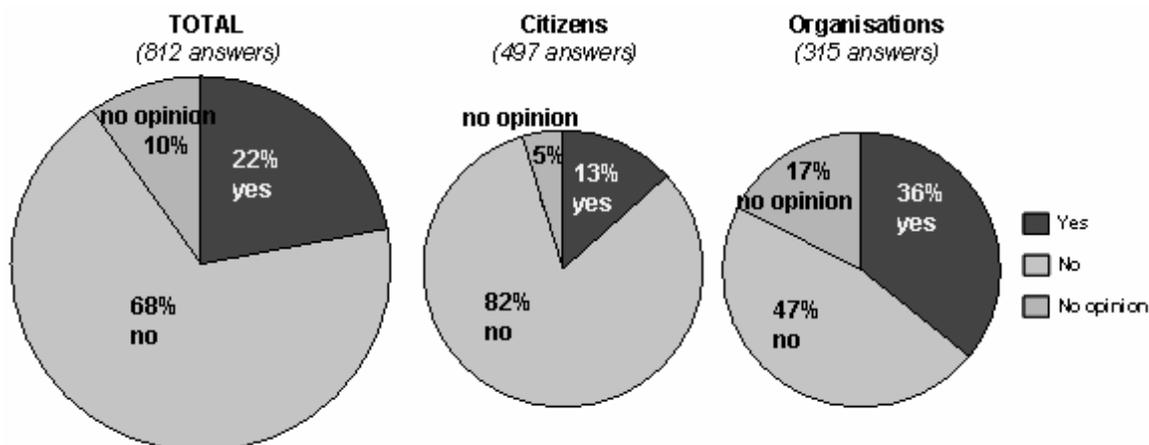
9.5.3. Inclusion of lifetime costs in the procurement of clean and energy-efficient vehicles

In response to the question “Would the inclusion of lifetime costs for pollutants, CO2 emissions and fuel consumption within the award criteria be an effective approach?”, 68% of respondents replied “yes”.



9.6. Promotion of walking and cycling

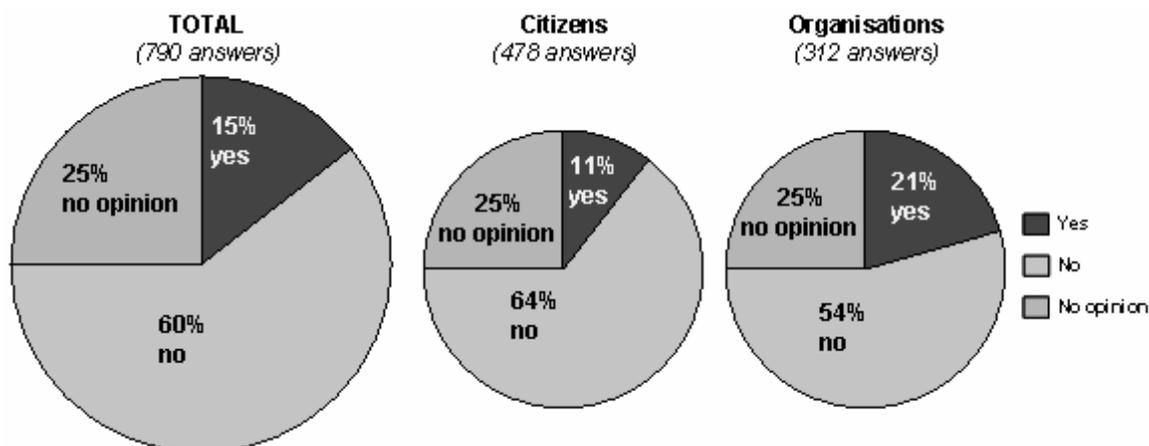
In response to the question “Are local authorities doing enough to increase the role of walking and cycling in urban mobility?”, a much smaller proportion of private citizens (13%) answered positively compared to organisations (36%), whereas 82% of citizens and 47% of organisations gave a negative answer.



9.7. Urban freight, logistics and delivery services

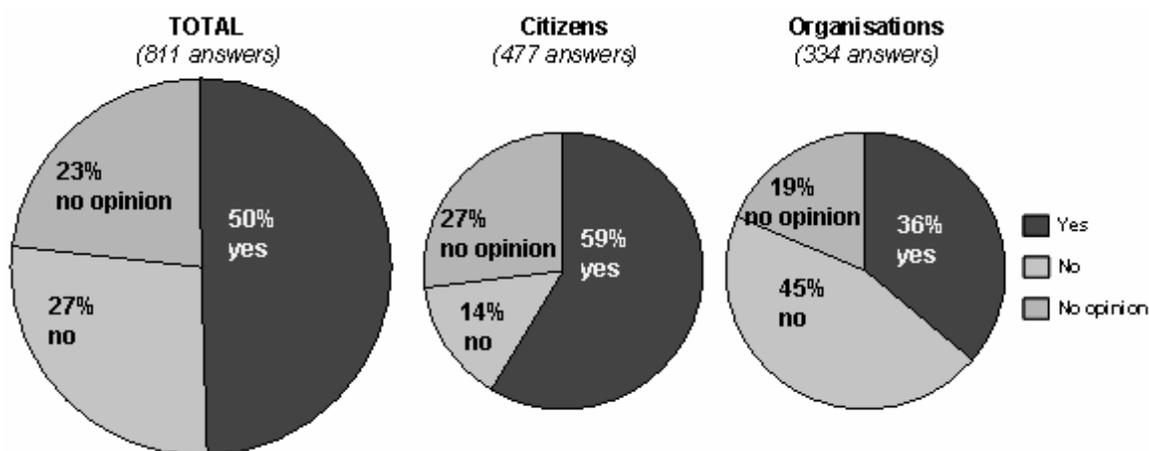
9.7.1. Role of local authorities

In response to the question “Are local authorities doing enough to improve the efficiency of urban freight, logistics and delivery services?”, a much smaller proportion of private citizens (11%) answered positively compared to organisations (21%), whereas 64% of citizens and 54% of organisations gave a negative answer.



9.7.2. Role of the EU

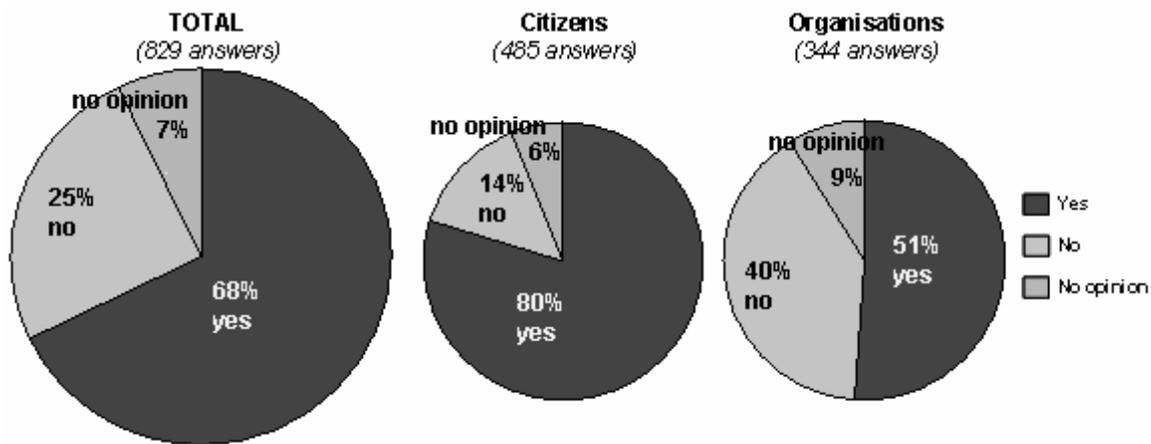
In response to the question “Should the EU take action to improve the efficiency of urban freight, logistics and delivery services?”, a larger proportion of private citizens (59%) answered positively compared to organisations (36%), whereas only 14% of citizens gave a negative answer compared to 45% of organisations.



9.8. Innovative demand management

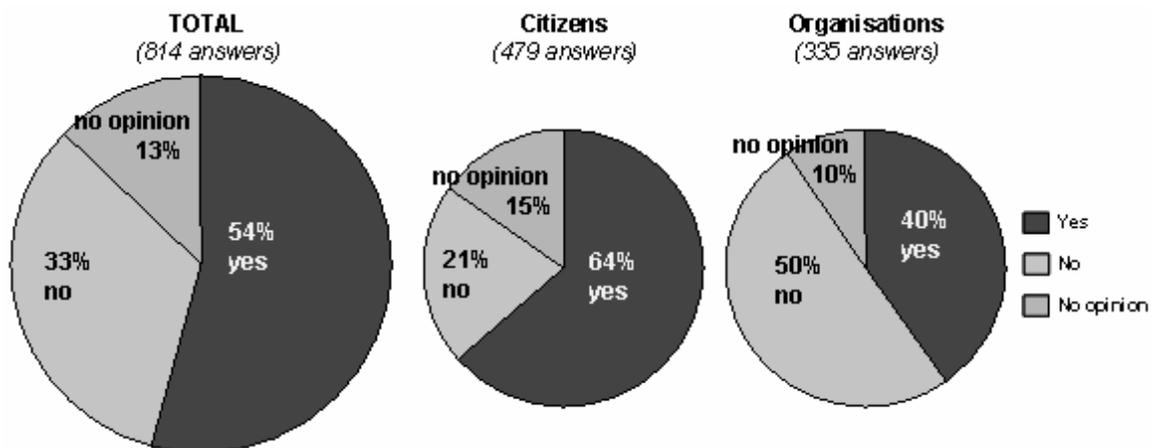
9.8.1. What is the right approach?

In response to the question “Is the implementation of innovative demand management tools, such as pedestrianisation projects, limited access zones, speed limitations, regulated or restricted parking schemes, consolidated freight delivery schemes or road user charging, the right approach?”, a larger proportion of private citizens (80%) answered positively compared to organisations (51%), whereas only 14% of citizens gave a negative answer compared to 40% of organisations.



9.8.2. Role of the EU

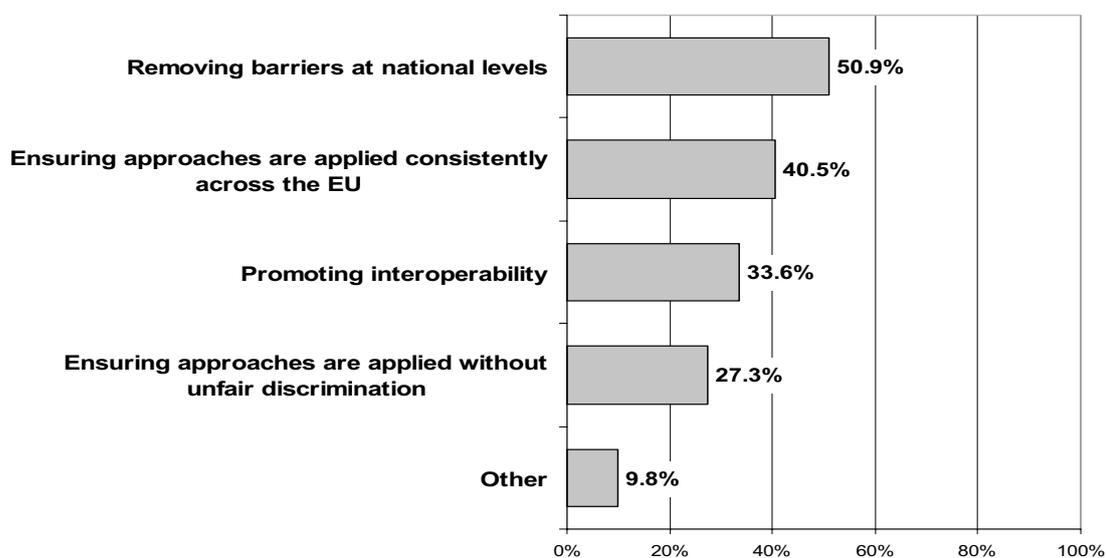
In response to the question “Is there a need for the EU to take action?”, a larger proportion of private citizens (64%) answered positively compared to organisations (40%), whereas only 21% of citizens gave a negative answer compared to 50% of organisations.



9.8.3. Action to be taken

The action that could be taken at EU level, for all respondents, includes the following.

N.B. Multiple answers were allowed.



10. Internet comments on clean and energy-efficient vehicles

Question 10 of the internet consultation on the preparation for the Green Paper focused specifically on the promotion of clean and energy-efficient vehicles through public procurement and asked about possible action at EU level and a mandatory or voluntary approach.

Main comments

- Provide recommendations for best practices and guidance material, such as a comparison of lifetime costs of vehicles and the running costs of clean and energy-efficient vehicles, information tools, such as a European benchmarking website, and an awareness campaign;
- Include costs for noise, safety, and disposal of old vehicles in the procurement criteria;
- Provide a clear definition of clean vehicles;
- Promote the use of real-world test cycles instead of test-bed cycles;
- Develop EU-wide standards for retrofitting;
- Publish guidelines for the standardisation of procurement;
- Set green procurement targets for public transport services;

- Provide data and an assessment of the current composition of public-sector vehicle fleets to allow public authorities to benchmark their performance;
- Mandate reports on public procurement, including transport;
- Facilitate and promote joint procurement;
- Provide financial support;
- Clarify state aid rules to enable Member States to offer comprehensive financial incentives;
- Establish a Regulation on public procurement including environmental criteria;
- Create a carbon credit market for the automotive industry and for purchasers which rewards manufacturers and public and private customers with saleable CO₂ credits based upon the purchase and sale of low-CO₂ vehicles;
- Specify, as guidance, CO₂ and particulate emission levels so that public authorities can use these in their procurement or service contracts;
- Develop CO₂ and energy efficiency standards and incorporate them into EURO standards;
- Develop fiscal measures, such as tax on fuel, CO₂ based taxation, environmental taxes, minimum taxation standards, reduction of VAT on clean vehicles, etc.;
- Ban heavily polluting vehicles, e.g. SUVs;
- Limit the power and speed of new vehicles;
- Facilitate the creation of environmental zones and transport-related charges;
- Develop energy-efficiency standards for urban transport;
- Establish a ‘shared savings’ financial lending scheme whereby public authorities and private fleet operators would receive loans for the price differential on a non-petroleum, alternatively fuelled vehicle (non-petroleum in order to support energy security) that could be paid back by purchasing the alternative fuel at the petroleum rate until repayment is complete, when the customer (the public entity or the private transport provider acting on behalf of the public entity) would then begin paying the cheaper price of the alternative fuel;
- Enhance alternative fuel infrastructure;
- Provide support to promote eco-driving;
- Apply environmental requirements to the EU institutions and their personnel.

11. Joint Expert Group on Transport and Environment

A Special Meeting of this expert group on 30 March 2007 was devoted to the preparation of the Green Paper on urban transport and a new approach to the promotion of clean and energy-efficient vehicles.

Green Paper on urban transport

The intention of the Commission to present a Green Paper on urban transport and mobility was broadly supported. The relationship between the Green Paper and the Thematic Strategy on urban environment should be made clear. The aspect of subsidiarity was considered very important, also to clarify the different responsibilities. The initiative should go beyond the exchange of best practice and support broad horizontal integration between the different sectors, cooperation between urban centres and their periphery and surrounding regions, and links to the trans-European network, in particular in view of growing urban sprawl. Added value could be created by providing a common framework for these links and opening up European funds for urban infrastructure investments.

Logistics issues should be given more attention in urban transport. Inter-compatibility of intelligent transport systems is essential in fighting congestion. Intelligent charging can be supported by GALILEO. Non-motorised transport needs to be strengthened. Planning for low-transport areas should be supported. Demographic change and the risk of social exclusion should be taken into account in infrastructure planning and urban development.

The development of technical and environmental standards would be particularly useful. Minimum quality criteria for public transport were broadly suggested. A Framework Directive on quality standards for public transport, i.e. on information for users, could be envisaged. The development of a harmonised city toll charging system would be very useful. Possible harmonised access criteria for Low Emission Zones could build on the work of the Joint Expert Group. Harmonised signposting of environmental zones would be helpful. Ticketing and signing systems, however, could also be improved through the sharing of best practice.

Promotion of clean and energy-efficient vehicles

The deployment of clean vehicles was considered very important. Public authorities should give a positive example. Their actions would have an important impact through their visibility and steering influence on a wider public, even if the direct impact was not so large.

A minimum set of harmonised technology-neutral environmental criteria should be defined for all public procurement, covering all vehicle categories. There was support for full lifetime costing of external costs in the public procurement process and for internalisation to be carried out on this basis step-by-step. No mandatory requirements should be imposed, however, and criteria selection should be left to the local public authority. The proposed standard for environmentally enhanced light-duty vehicles in the Commission Communication of February 2007 on a Community CO₂ strategy could be used in this context. Representative real-world test cycles should be used for environmental performance assessment instead of type approval cycles.

12. SUMMARY OF CONTRIBUTIONS in position papers

During the preparations of the Green Paper, 64 organisations, bodies and citizens sent letters, documents and position papers to the European Commission. Their remarks included views on urban transport in general as well as specific suggestions. The main points are presented here. Where possible, contributions are grouped by:

- Public organisations (local and national authorities)
- Private organisations (industry, Chambers of Commerce)
- Transport authorities (rail, road, harbours, etc.)
- Associations, NGOs etc.

Objectives of urban mobility

Most of the contributions consider urban transport and mobility as a whole, while some highlight a particular topic, such as the importance of local crafts, urban planning or a specific mode of transport.

The vast majority of responses stressed the importance of a balanced approach to urban transport: they asked for the necessary equilibrium between economy and ecology to be considered. Some contributors (public authorities) commented on the social aspect of urban transport as well. According to several (public and private) contributors, urban mobility allows people to visit their work, friends and family and should therefore be safe, clean, fluid and accessible. It should not pose an impediment to anyone.

In all contributions, a positive effect was expected from inter-modality. Public and private organisations alike placed a lot of emphasis on strengthening the chain of modes; for instance, combining public transport modes with ‘soft’ modes such as cycling and walking in order to reduce the (solo) use of cars.

Some private organisations stressed the role of local suppliers within urban areas and suggested innovative means for carrying freight. They pointed out that inner-city (including small-scale and craft) enterprises contributed substantially to the city economy.

Another frequently mentioned theme was urban planning. The smart design of urbanisation could reduce unnecessary transport. One contribution recommended including the effects of urban planning (and changing mobility patterns) within impact assessment analyses.

Outlook, role of the EU

Almost all contributors touched upon the topic of subsidiarity. The majority stated that, although action should be taken by local authorities, they welcomed the thoughts of the European Commission on the subject of urban mobility. Some responses pointed out that this would be a logical step, following on from the views expressed by the Member States in Lisbon and recently in the Leipzig Charter.

On the other hand, a few contributors stated there was no need for detailed European-wide regulations regarding urban transport. There seemed to be differences among organisations in their views on what the exact role of the EU should be.

Frequent suggestions included the exchange of ideas and best (some also suggested: worst) practices, stimulating twinning projects, and promoting (and funding) research and development. According to some contributors, the strategy should be: decentralised where possible, European when necessary.

Many responses called for funding for sustainable urban transport. Suggestions included encouraging local authorities to have local public transport (co-)financed

- by landowners whose property value has increased
- by income from a (widely applicable) Eurovignette
- by income from road charging systems
- by eliminating (legal) uncertainties surrounding PPS so that the private financing sector will expand.

Some contributors commented on the existing European Regional Development Fund, saying that this was not sufficient to enhance sustainable urban transport, since only the poorest regions benefit. They pleaded for a dedicated fund for sustainable urban transport. Although recognising that such an earmarked fund would be difficult to obtain, a recommendation would be highly appreciated.

Some contributions also proposed not limiting the TEN-network only to long-distance infrastructure, but also providing financing for public transport across urban areas. A small proportion of the contributions (mostly NGOs and associations) linked urban transport and mobility to global policy objectives such as climate change and sustainable development.

Several local governments and transport authorities proposed an observatory for urban transport or an urban transport monitoring system as an interesting option to explore.

Collaboration between authorities was also considered to play an essential part. In addition, an Urban Mobility Platform was suggested in order to stimulate collaboration between authorities, the private sector and transport authorities. The EU should promote this idea.

Public and private organisations alike stressed the importance of bringing together different policy sectors (energy, environment, structural funds) to tackle the urban mobility challenges. Such coherent policy-making should apply at all levels: local, regional and national.

Some contributors added that the EU could help in making regulations more transparent, e.g. with regard to the legal uncertainty surrounding traffic restrictions for low-emission zones (Green Zones) or privacy in traffic control management. The EU could ensure standardisation and thus help local authorities handle complex procedures for sustainable development.

The following paragraphs summarise the main comments by topics.

(1) Congestion / fluidity

Many of the contributors asked for a reduction in the use of cars within conurbations. Also suggested was not only having fewer cars, but also ensuring higher occupancy. Public transport could play a role here, according to a large proportion of organisations. They recommended buses on demand, the taxi bus, or innovative car hire. Some contributions suggested that taxis could be part of the solution: taxi drivers should be educated and encouraged to drive “green” (ecologically) in clean vehicles, not only accommodating passengers but also delivering freight to the inner city. Furthermore, fiscal disincentives for car use in cities along with incentives for high-occupancy vehicle lanes were some of the suggestions received. The promotion of (mandatory) travel plans for education and work was recommended by some private organisations.

The use of bicycles in cities was mentioned by many participants (i.e. urban transport authorities, NGOs). Most contributors emphasised the green character of cycling and walking in general. They should be stimulated as part of an inter-modal approach for easily connecting modes of transport. Some technical proposals included improving the technical requirements for bicycle brake systems, mandatory helmets, etc. The use of (light) 2-wheeled motorcycles could also play a role in connecting modes, and was mentioned as an important option when space is scarce.

Freight and logistics were dealt with in a number of contributions. Some suggested dedicated lanes for delivery and collection vehicles (“bus for goods”, “bus for people”).

A transport mode hierarchy was proposed, ranging from most to least sustainable: walking; cycling; public transport; car sharing and car pooling; private car use. This priority scheme could be used in road charging systems.

(2) Environment (pollution, CO₂, energy consumption, noise)

Contributors from public and private organisations recommended environmental/green zones, but pointed out the need for a consistent approach, such as an EU certification system. Regional authorities stressed the importance of harmonised green zones, while asking for guidance on how best to design environmental zones so as not to infringe internal market rules.

Harmonisation of the methodology for assessing environmental impact, common standards for retrofitting particle filters, and cross-border enforcement of penalties for non-compliance were also proposed.

Support for the development and procurement of environmentally friendly vehicles was proposed. These vehicles should be allowed to share public transport lanes with taxis/buses.

Some (public) contributors asked for urban transport to be included in an emissions trading scheme.

Noise is seen one of the environmental issues. Definitions of low-noise vehicles and traffic noise reduction measurements were suggested, in addition to improved tyre and vehicle technology.

(3) Mobility, intelligent transport

Inter-modality and co-modality were often mentioned, by public and private organisations alike. Some NGOs and organisations in the private sector stressed a balance between all modes.

Local authorities in particular emphasised the role that intelligent transport or mobility systems (ITS) should play. This should be done with an eye to interoperability and standardisation, preferably by means of an ITS platform for European cities. Comments also proposed the encouragement of teleworking, teleshopping, etc.

Many contributors commented on how information services in general could enhance urban transport systems, facilitating the (inter-)connection of different modes of (public) transport

Standardisation in general was perceived as an efficient way to improve mobility and also to develop a high-quality public transport system. Examples were a technically harmonised market for rolling stock, signalling and infrastructure complying with basic standards, as well as the harmonisation of technical requirements. Furthermore, the cross-acceptance of urban rail equipment and common homologation standards was suggested, thus allowing for a leasing market.

(4) Accessibility

The physical accessibility of all modes was stressed in many contributions. Stakeholders placed importance on the availability of all modes in the chain of urban transport. Particular emphasis was placed on walking and cycling. Other modes were mentioned as well, such as inland waterways and inland ports, with regard to their contribution to sustainable mobility.

Furthermore, the accessibility of the inner city was addressed in many contributions. Local authorities pointed out that people and businesses needed transport in order to keep their cities alive and economically sound. Restrictions should therefore be applied wisely.

On a side note, public transport authorities highlighted the role public transport could play in social cohesion.

Accessibility for the disabled was raised in only a few comments. Public transport authorities expressed their concern about specific participants in urban transport. In addition, a European minimum standard for passenger rights in public transport was suggested by NGOs.

(5) Connection with surrounding regions

Most of the contributions focused on inner cities. Some mentioned how inter-modality could play a role in connecting urban areas with their surrounding regions. For instance, connecting different public transport modes was suggested in order to improve the interaction between (regional) trains and (urban) trams for suburb–centre mobility. Private organisations called for

enhancing park & ride facilities to ensure a better link between private and public transport. A link between urban transport plans and the Trans-European Networks was also proposed.

Mandatory urban transport plans involving all stakeholders were suggested by public contributors.

(6) Safety and security

Cross-border enforcement of traffic offences was advocated by quite a few regional authorities. They suggested the creation of a common legal framework or data sharing system, covering civil, criminal and administrative penalties.

Many public authorities underlined the importance of the safety of cyclists and pedestrians, since their major contribution to urban fluidity should be safeguarded. Amongst other things, they called for a dedicated infrastructure.

Some public transport authorities urged the Commission not to introduce a common EU approach/policy for antiterrorism and security on a mandatory basis for all public transport networks.

(7) Funding/financing

On the subject of finances, the Commission received many suggestions. The need for gaining a clear picture of all external costs (including safety, environmental and social impacts) was emphasised many times, by local authorities, NGOs and the private sector alike. Some asked for guidance on how to internalise the external costs of car traffic in urban areas. Regional authorities expressed their concern about higher costs and confusion for users, and stressed the importance of standards for congestion charging to avoid incompatibility.

With regard to road pricing schemes, suggestions were made (by local authorities and transport authorities) to earmark the revenue from charges (including the Eurovignette) for investment in sustainable urban transport. Suggestions also included earmarking the increase in excise duty revenue resulting from the proposed directive on professional diesel [COM (2007) 52].

Some public contributors underlined that the Eurovignette should be redesigned, applying it to all types of transport or introducing an urban dimension to it. Other recommendations, predominantly from regional authorities, included fiscal measures to stimulate green propulsion.

Most contributors, private and public organisations alike, asked for new forms of financing for urban transport. Suggestions ranged from specific regulations (such as extending the JESSICA initiative to Member States not eligible for Cohesion Funding) to the launch of a European initiative for financing sustainable transport systems and infrastructures. Some contributors urged the creation of a dedicated fund at EU level exclusively for financing sustainable transport investments, while others suggested exploring EIB financing in more detail. According to some, the changed nature of structural funding is limiting the implementation of efficient urban transport policies.

The EU was asked to explore the possibility of toll “mark-ups” on motorways and across urban areas.