

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 30.9.2009  
KOM(2009) 490 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN  
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND  
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Aktionsplan urbane Mobilität**

{SEK(2009) 1211}  
{SEK(2009) 1212}

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN  
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND  
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Aktionsplan urbane Mobilität**

**1. Einleitung**

2007 lebten 72%<sup>1</sup> der europäischen Bevölkerung in Stadtgebieten, die von entscheidender Bedeutung für Wachstum und Beschäftigung sind. Städte benötigen für die Wirtschaft und das Wohlergehen ihrer Einwohner effiziente Verkehrssysteme. Etwa 85% des BIP der EU wird in Städten erwirtschaftet. Heute stehen die Stadtgebiete vor der Herausforderung, den Verkehr unter den Gesichtspunkten Umwelt (CO<sub>2</sub>, Luftverschmutzung und Lärm) und Wettbewerbsfähigkeit (Verkehrsdichte) unter gleichzeitiger Berücksichtigung gesellschaftlicher Belange nachhaltig zu gestalten. Diese reichen von der Bewältigung von Gesundheitsproblemen und demografischen Entwicklungen, der Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts bis zur Einbeziehung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, von Familien und Kindern.

Für die Bürger wird die urbane Mobilität immer wichtiger. Neun von zehn EU-Bürgern halten die Verkehrssituation in ihrem Umfeld für verbesserungswürdig<sup>2</sup>. Welches Verkehrsmittel die Menschen wählen, wird sich nicht nur auf die künftige Entwicklung der Städte, sondern auch auf das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürger und Unternehmen auswirken. Auch spielt dies eine entscheidende Rolle dabei, ob es der EU gelingt, ihre Gesamtstrategie für den Klimaschutz, die Erreichung des 20-20-20-Ziels<sup>3</sup> und die Förderung des Zusammenhalts umzusetzen.

Ferner ist die urbane Mobilität ein zentraler Faktor des Fernverkehrs. Der Verkehr - sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr - nimmt seinen Ausgangspunkt meist in Stadtgebieten, durchquert diese häufig und endet in Stadtgebieten. Stadtgebiete sollten effiziente Anschlüsse für das transeuropäische Verkehrsnetz bieten und dem Güter- und Personenverkehr günstige Anbindungen für die „letzte Meile“ ermöglichen. Damit bilden sie die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit unseres künftigen europäischen Verkehrssystems.

In ihrer jüngsten Mitteilung über eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr<sup>4</sup> nannte die Kommission die Urbanisierung und ihre verkehrstechnischen Auswirkungen als eine der wichtigsten Herausforderungen für eine größere Nachhaltigkeit des Verkehrssystems. Sie forderte wirksame und koordinierte Maßnahmen zur Bewältigung der Probleme, die sich aus der urbanen Mobilität ergeben, und schlägt vor, auf EU-Ebene einen Rahmen zu schaffen, der es lokalen Behörden erleichtert, hier tätig zu werden.

---

<sup>1</sup> Vereinte Nationen, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

<sup>2</sup> Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Flash Eurobarometer 206b, July 2007.

<sup>3</sup> Schlussfolgerungen des Rates, Europäischer Rat Brüssel 8./9. März 2007.

<sup>4</sup> KOM(2009) 279.

Die urbane Mobilität liegt vor allem in der Verantwortung der lokalen, regionalen und nationalen Behörden. Lokale Entscheidungen werden jedoch nicht isoliert getroffen, sondern innerhalb des politischen und rechtlichen Rahmens auf nationaler, regionaler und EU-Ebene. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass lokale, regionale und nationale Maßnahmen durch gemeinsames Handeln und eine partnerschaftliche Vorgehensweise unter Wahrung der jeweiligen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sämtlicher Akteure sehr viel besser unterstützt werden können..

In den im Anschluss an die Veröffentlichung des Grünbuchs zur Mobilität in der Stadt geführten Konsultationen und Diskussionen<sup>5</sup> wurde der Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene bestätigt und verdeutlicht<sup>6</sup>. Der Aktionsplan basiert auf den Vorschlägen von Beteiligten, einzelnen Bürgern und deren Interessenvertretern sowie von europäischen Institutionen und Gremien.

Das Europäische Parlament hat am 9. Juli 2008<sup>7</sup> eine Entschließung zum Grünbuch sowie am 23. April 2009 einen Bericht über den Aktionsplan zur urbanen Mobilität<sup>8</sup> angenommen. Am 29. Mai 2008<sup>9</sup> nahm der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss eine Stellungnahme zum Grünbuch an, am 9. April 2008<sup>10</sup> folgte ihm der Ausschuss der Regionen. Am 21. April 2009<sup>11</sup> gab der Ausschuss der Regionen eine Stellungnahme zum Bericht des Europäischen Parlaments ab. Auch im Rat wurde das Thema erörtert<sup>12</sup>.

Auf der Grundlage der Konsultationen im Anschluss an die Vorlage des Grünbuchs bildet dieser Aktionsplan einen abgestimmten Rahmen für EU-Initiativen auf dem Gebiet der urbanen Mobilität unter Wahrung des Grundsatzes der Subsidiarität. Hierzu werden Strategien für die nachhaltige urbane Mobilität unterstützt, die beispielsweise durch den erleichterten Austausch bewährter Verfahren und die Bereitstellung finanzieller Mittel dazu beitragen, die Gesamtziele der EU umzusetzen. Der Kommission ist bewusst, dass Stadtgebiete in der EU je nach ihrer geografischen Lage, ihre Größe und ihres jeweiligen Wohlstands unterschiedlichen Herausforderungen gegenüberstehen. Mit dem Aktionsplan sollen keine Standard- oder Top-down-Lösungen vorgeschrieben werden.

In dem Aktionsplan werden praktische kurz- und mittelfristige Aktionen vorgeschlagen, die bis 2012 schrittweise umgesetzt werden können und sich auf integrierte Art und Weise mit besonderen Fragen zur urbanen Mobilität befassen. Die Kommission bietet lokalen, regionalen und nationalen Behörden, die in ausgewählten Bereichen von gegenseitigem Interesse eine freiwillige Zusammenarbeit eingehen, eine Partnerschaft an. Sie fordert auch andere Akteure in den Mitgliedstaaten, Bürger und Unternehmen auf, eng zusammenzuarbeiten und schenkt den Mobilitätsbedürfnissen von schwächeren Bevölkerungsgruppen wie älteren Menschen, Geringverdienern oder Menschen mit Behinderungen, die aufgrund körperlicher, geistiger oder sensorischer Behinderungen oder

---

<sup>5</sup> KOM(2007) 551.

<sup>6</sup> Zusammenfassung der Ergebnisse der Konsultation:  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/urban\\_mobility/green\\_paper/green\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm).

<sup>7</sup> INI/2008/2041.

<sup>8</sup> INI/2008/2217.

<sup>9</sup> TEN/320 – CESE 982/2008.

<sup>10</sup> CdR 236/2007.

<sup>11</sup> CdR 417/2008.

<sup>12</sup> [http://www.ue2008.fr/PFUE/lang/de/accueil/PFUE-09\\_2008/PFUE-02.09.2008/reunion\\_informelle\\_des\\_ministres\\_des\\_transports.html](http://www.ue2008.fr/PFUE/lang/de/accueil/PFUE-09_2008/PFUE-02.09.2008/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html).

Beeinträchtigungen oder auch altersbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, besondere Beachtung.

## **2. Welche Rolle kann die EU übernehmen?**

Die urbanen Verkehrssysteme sind ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Verkehrssystems und damit Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik im Sinne der Artikel 70 bis 80 EG-Vertrag. Ferner lassen sich auf anderen Feldern der EU-Politik (Kohäsion, Umwelt, Gesundheit usw.) die Ziele nicht erreichen, wenn die Besonderheiten der Städte, auch der urbanen Mobilität, nicht berücksichtigt werden.

In den vergangenen Jahren entwickelten sich EU-Politik und EU-Recht auf dem Gebiet der urbanen Mobilität weiter. Über die Struktur- und Kohäsionsfonds wurden beachtliche Mittel bereitgestellt. Von der EU häufig über das Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung geförderte Initiativen trugen zu einer Fülle innovativer Konzepte bei. Mit der gemeinschaftsweiten Verbreitung und Übernahme dieser Ansätze werden Behörden in die Lage versetzt, mehr zu bewirken, und das besser und zu geringeren Kosten.

Der Aufbau effizienter Verkehrssysteme in Stadtgebieten wurde angesichts der Verkehrsüberlastung und der größer werdenden Ausdehnung der Städte zu einer immer komplexeren Aufgabe. Den Behörden kommt vor allem die Rolle zu, für Planung, Finanzierung und die rechtlichen Grundlagen zu sorgen. Die EU kann lokalen, regionalen und nationalen Behörden Anreize geben, die angesichts des komplexen Umfelds dringend benötigten langfristigen integrierten Strategien zu verfolgen.

Auch kann die EU den Behörden die Vorteile interoperabler Lösungen näherbringen, die einem reibungsloseren Funktionieren des Binnenmarktes förderlich sind. Kompatible Vorschriften, Systeme und Technologien erleichtern die Umsetzung und Durchsetzung. Die Festlegung von Normen für den gesamten Binnenmarkt schafft die Voraussetzung für ein größeres Produktionsvolumen, womit sich die Kosten für den Kunden verringern.

Stadtgebiete werden zum Versuchslabor für technologische und organisatorische Innovation, sich verändernde Mobilitätsmuster und neue Finanzierungslösungen. Die EU hat ein Interesse daran, dass im Rahmen lokaler Strategien innovative Lösungen ausgetauscht werden, so dass sie den Verkehrsunternehmen und den Bürgern gleichermaßen zugute kommen, und muss dafür sorgen, dass die Effizienz des europäischen Verkehrssystems durch eine wirksame Verzahnung, Interoperabilität und Verbindung sichergestellt ist. In diesem Zusammenhang ist es an der Industrie, mit Vorschlägen für die Herausforderungen der Zukunft einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Schließlich ist nachhaltige urbane Mobilität für die Beziehungen zu unseren Nachbarn und für unsere globale Gesellschaft, die sich mehr und mehr in städtischen Ballungsräumen konzentriert, von immer größerer Bedeutung. Mit erfolgreichen Aktionen im Rahmen dieses Aktionsplans kann allen Akteuren in der EU und ihren Unternehmen dabei geholfen werden, eine künftige globalisierte Gesellschaft, die ausgerichtet ist auf die Befriedigung der Bedürfnisse der Bürger, ein harmonisches Zusammenleben, Lebensqualität und Nachhaltigkeit, aktiv mitzugestalten.

## **3. Ein Aktionsprogramm zur Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität**

Die vorgeschlagenen Aktionen konzentrieren sich auf sechs Themen, mit denen die wichtigsten Botschaften aus den Reaktionen auf das Grünbuch aufgegriffen werden. Sie werden über die bereits bestehenden Programme und Instrumente der EU umgesetzt. Die Aktionen sollen sich gegenseitig und andere Initiativen der EU ergänzen. Anhang 1 gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen Aktionen und den Zeitplan.

## **Thema 1 – Förderung integrierter Strategien**

Die Komplexität der städtischen Verkehrssysteme, Verwaltungsfragen, die Anbindung von Städten an ihr Umland, die gegenseitige Abhängigkeit der Verkehrsträger, der Raummangel in den Städten und die Rolle der urbanen Systeme im umfassenderen europäischen Verkehrssystem lassen sich am besten mit einem integrierten Konzept in den Griff bekommen. Dieses wird nicht nur für den Aufbau von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdiensten benötigt, sondern auch für politische Entscheidungen, die Verkehr mit dem Umweltschutz<sup>13</sup>, einer gesunden Umwelt, der Raumordnung, sozialen Aspekten der Zugänglichkeit und Mobilität sowie der Industriepolitik in Einklang bringen müssen. Um die langfristigen Herausforderungen der urbanen Mobilität bewältigen zu können, kommt es darauf an, Strategien zu entwickeln, die Verkehrsplanung zu integrieren, geeignete Stellen für die Mobilitätsplanung aufzubauen und realistische Ziele festzulegen, aber auch die Zusammenarbeit mit und zwischen den Verkehrsbetreibern zu fördern.

### Aktion 1 – Beschleunigung der Einführung von Plänen für die nachhaltige urbane Mobilität

Entsprechend der ‚Thematischen Strategie für die städtische Umwelt‘<sup>14</sup> wird die Kommission kurzfristig lokale Behörden bei der Aufstellung von Plänen unterstützen, die die nachhaltige urbane Mobilität für den Personen- und Güterverkehr in städtischen und stadtnahen Gebieten zum Gegenstand haben. Sie wird Informationsmaterial zur Verfügung stellen, den Austausch bewährter Verfahren unterstützen, Benchmarks ermitteln und Fortbildungsmaßnahmen für Fachleute auf dem Gebiet der urbanen Mobilität fördern. Längerfristig könnte die Kommission weitere Schritte ergreifen, etwa durch Anreize und Empfehlungen.

Die Kommission wird, wann immer möglich, die Mitgliedstaaten darin unterstützen, Plattformen für das gemeinsame Lernen und den Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren bereitzustellen, die die Entwicklung nachhaltiger Strategien für die urbane Mobilität fördern. Ferner wird die Kommission in den Bürgermeisterkonvent<sup>15</sup> die Frage der urbanen Mobilität einbringen, um einen integrierten Ansatz zu fördern, der die Themen Energie und Klimaschutz mit dem Thema Verkehr verknüpft. Auch wird sie sich dafür einsetzen, dass Fragen des Verkehrs und der Mobilität in die Aktionspläne für nachhaltige Energie aufgenommen werden, die von den am Konvent beteiligten Städten aufzustellen sind.

### Aktion 2 – Nachhaltige Mobilität in den Städten und zur Regionalpolitik

Um die Finanzierungsmöglichkeiten, die Strukturfonds, Kohäsionsfonds und Europäische Investitionsbank bieten, besser bekannt zu machen, beabsichtigt die Kommission, auf der Grundlage der derzeit in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten bestehenden Rahmenbedingungen im Jahr 2011 Informationen zu den Beziehungen zwischen einer

---

<sup>13</sup> Beispielsweise die Abstimmung zwischen Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität und Plänen zur Luftqualität, die im Rahmen des EU-Rechts zur Luftqualität aufgestellt werden.

<sup>14</sup> KOM(2005) 718.

<sup>15</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

nachhaltigen urbanen Mobilität und den Zielen der Regionalpolitik herauszugeben. Dieser wird sich mit dem größeren Zusammenhang der nachhaltigen Stadtentwicklung sowie mit den Berührungspunkten zwischen dem Stadtverkehr und dem transeuropäischen Verkehrsnetz befassen. Die Kommission wird auch die Fördermöglichkeiten darlegen und die Regeln für staatliche Beihilfen und die öffentliche Auftragsvergabe erläutern.

### Aktion 3 – Verkehr und eine gesunde städtische Umwelt

Ein nachhaltiger Stadtverkehr kann dazu beitragen, eine gesündere Umwelt zu schaffen, so dass nicht übertragbare Krankheiten, wie Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen zurückgehen und Verletzungen verhütet werden. Die Kommission unterstützt den Aufbau von Partnerschaften für eine gesündere Umwelt und wird im Zusammenhang mit Fragen der öffentlichen Gesundheit, insbesondere der Umsetzung der Strategien zu Ernährung, Übergewicht, Fettleibigkeit, Umwelt und Gesundheit, Verhütung von Verletzungen und Krebs, weitere Synergien zwischen der öffentlichen Gesundheit und der Verkehrspolitik untersuchen.

### **Thema 2 – Die Bürger im Mittelpunkt**

Ein qualitativ hochwertiger und bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat eines nachhaltigen städtischen Verkehrssystems. Zuverlässigkeit, Information, Sicherheit und leichte Zugänglichkeit sind grundlegende Voraussetzungen für die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel Bus, U-Bahn, Straßenbahn und Oberleitungsbus, Eisenbahn oder Schiff. Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr wie auch dessen Betrieb werden zum großen Teil bereits durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften geregelt<sup>16</sup>. Eine transparente Auftragsvergabe hat vielfältige Vorteile und kann Innovationen bei Dienstleistungen und Technologien befördern. Ein hohes Niveau beim Schutz der Fahrgastrechte, auch der Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, zu gewährleisten ist ein Ziel, das ganz oben auf der Agenda der Kommission steht. Rechtlich geregelt ist bereits der Eisenbahnverkehr<sup>17</sup>, und jüngst wurden Vorschläge auch für den Kraftomnibusverkehr<sup>18</sup> sowie den See- und Binnenschiffsverkehr<sup>19</sup> vorgelegt.

### Aktion 4 – Plattform zu Fahrgastrechten im öffentlichen Nahverkehr

Die Kommission wird einen Dialog mit Beteiligten, beispielsweise mit Verbänden von Verkehrsunternehmen, Behörden, Beschäftigten und Nutzergruppen, moderieren, um gemeinschaftsweite bewährte Verfahren zu ermitteln und festzustellen, wie die Fahrgastrechte im urbanen öffentlichen Nahverkehr gestärkt werden können. Ziel ist es, auf der Grundlage sektoraler Initiativen und in Ergänzung des regulatorischen Ansatzes der Kommission ehrgeizige freiwillige Verpflichtungen festzulegen, die Qualitätsstandards, Verpflichtungen zum Schutz der Fahrgastrechte, auch von Personen mit eingeschränkter Mobilität, sowie gemeinsam vereinbarte Beschwerdeverfahren und Berichterstattungsmechanismen beinhalten sollten.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste und Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG zur Vergabe öffentlicher Aufträge.

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

<sup>18</sup> KOM(2008) 817.

<sup>19</sup> KOM(2008) 816.

## Aktion 5 – Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität

Personen mit Behinderungen haben genauso wie der Rest der Bevölkerung das Recht, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, was ihnen jedoch in der Realität häufig nur bedingt oder überhaupt nicht möglich ist. So wurden zum Beispiel durch den Einsatz von Niederflerbussen erhebliche Fortschritte erzielt. Dagegen bleiben andere öffentliche Verkehrsträger, wie z. B. U-Bahnen, häufig weitestgehend unzugänglich. Das 2007 von der Europäischen Gemeinschaft und allen Mitgliedstaaten unterzeichnete Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte der Menschen mit Behinderungen enthält klare Verpflichtungen.

Nach Artikel 9 „treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang (...) zu Transportmitteln, (...) in städtischen und ländlichen Gebieten (...), zu gewährleisten.“ Die Kommission wird gemeinsam mit den Mitgliedstaaten diesen Verpflichtungen uneingeschränkt nachkommen und wird hierzu die Frage der urbanen Mobilität in die EU-Strategie für Menschen mit Behinderungen 2010-2020 aufnehmen sowie geeignete Qualitätsindikatoren und Berichterstattungsmechanismen ausarbeiten. Ferner wird sie gezieltere Maßnahmen innerhalb des RP7 fördern.

## Aktion 6 – Verbesserte Reiseinformationen

Die Kommission wird mit den öffentlichen Verkehrsunternehmen und Behörden darauf hinwirken, die Bereitstellung von Reiseinformationen, auch speziell an Behinderte gerichtete Informationen, durch verschiedene Medien zu erleichtern. Auch wird sie die Entwicklung nationaler und regionaler multimodaler Reiseplaner sowie Verknüpfungen mit vorhandenen Planern mit dem Ziel unterstützen, letztlich den Nutzern ein Reiseportal für den öffentlichen Nahverkehr auf EU-Ebene über das Internet zur Verfügung zu stellen. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Hauptknotenpunkten des TEN-V-Netzes und deren Verbindungen mit lokalen und regionalen Netzen.

## Aktion 7 – Zugang zu Umweltzonen

Die Kommission wird eine Studie in Auftrag geben, die sich mit den verschiedenen Zugangsvorschriften für unterschiedliche Arten von Umweltzonen in der EU befassen soll, um mehr Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie die unterschiedlichen Systeme in der Praxis funktionieren.

## Aktion 8 – Kampagnen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens

Bildungs-, Informations- und Sensibilisierungskampagnen spielen bei der Herausbildung einer neuen Kultur für die urbane Mobilität eine wichtige Rolle. Die Kommission wird auch in Zukunft Kampagnen auf allen Ebenen, u. a. im Zusammenhang mit der Europäischen Woche für Mobilität, unterstützen. Für die Europäische Mobilitätswoche wird die Kommission das bestehende System für die Preisverleihung verbessern und einen besonderen Preis zur Förderung der Verabschiedung nachhaltiger städtischer Mobilitätspläne prüfen.

## Aktion 9 – Vermittlung einer energieeffizienten Fahrweise im Rahmen der Fahrschul Ausbildung

Eine Unterweisung in energieeffizientem Fahren ist bereits obligatorischer Bestandteil der Ausbildung und Prüfung von Berufsfahrern. Die Kommission wird im Rahmen des Führerschein-Regelungsausschusses gemeinsam mit den Mitgliedstaaten erörtern, ob und wie



das Erlernen einer energieeffizienten Fahrweise in die Führerscheinprüfung von privaten Autofahrern integriert werden kann und welche Folgemaßnahmen zur Unterstützung ergriffen werden könnten. Das Thema wird auch Gegenstand des nächsten Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit sein.

### **Thema 3 – Umweltfreundlicher Stadtverkehr**

EU-weit wurden in zahlreichen Städten umweltfreundliche Politiken auf den Weg gebracht. Europaweite Maßnahmen können dazu beitragen, die Märkte für neue und saubere Fahrzeugtechnologien sowie alternative Kraftstoffe auszubauen. Damit werden die EU-Industrie direkt unterstützt, eine gesunde Umwelt gefördert und ein Beitrag zur Erholung der europäischen Wirtschaft geleistet. Werden die externen Kosten (der von ihnen verursachten Umweltschäden, Staus und sonstigen Kosten) nach dem Verursacherprinzip den Benutzern angelastet, kann die Internalisierung der externen Kosten die Benutzer von Verkehrsmitteln dazu bewegen, mit der Zeit auf sauberere Fahrzeuge oder Verkehrsträger umzusteigen, weniger überlastete Infrastrukturen zu nutzen oder zu anderen Zeiten zu reisen. Die EG-Vorschriften für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge<sup>20</sup> stehen einer nichtdiskriminierenden Anwendung von regulierend wirkenden Gebühren in städtischen Gebieten zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und der Umweltfolgen nicht entgegen.

#### Aktion 10 – Forschungs- und Demonstrationsprojekte für emissionsarme und emissionslose Fahrzeuge

Die Kommission wird auch in Zukunft Forschungs- und Demonstrationsprojekte über das siebte Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung (RP7) unterstützen, um die Markteinführung von emissionsarmen und emissionslosen Fahrzeugen sowie von alternativen Kraftstoffen zu erleichtern und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern. Beispiele hierfür sind die CIVITAS-Initiative<sup>21</sup> und Projekte über den Einsatz von Wasserstoff, Biokraftstoffen und Hybridfahrzeugen für den Stadtverkehr.

Im Rahmen des europäischen Konjunkturpakets hat die Kommission eine Europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge<sup>22</sup> gestartet. 2009 wird die Kommission weitere Projekte im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen fördern, die sich mit Batterien sowie Antriebs- und Kraftübertragungssystemen befassen sowie mit Informations- und Kommunikationstechnologien. Ferner fördert sie ein Demonstrationsprojekt zur Elektromobilität. Das Projekt befasst sich vor allem mit Elektrofahrzeugen und entsprechenden Infrastrukturen in Stadtgebieten und wird nationale Initiativen integrieren und die Normung von Aufladestationen unterstützen.

#### Aktion 11 – Internet-Ratgeber zum Thema saubere und energieeffiziente Fahrzeuge

Die Kommission wird auch weiterhin über das Internet einen Leitfaden zu sauberen und energieeffizienten Fahrzeugen zur Verfügung stellen, der u. a. einen Überblick über den Markt, die Rechtsprechung und Fördermittel gibt. Die Website bietet darüber hinaus

---

<sup>20</sup> Richtlinie 1999/62/EG und Vorschlag der Kommission für eine Überarbeitung der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(2008) 433.

<sup>21</sup> [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu).

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html).

Unterstützung bei der gemeinsamen Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Dienste an, wobei die Marktentwicklungen überwacht werden, um den Wettbewerb zu gewährleisten. Dieses Angebot erleichtert die Umsetzung der neuen Richtlinie über saubere und energieeffiziente Kraftfahrzeuge<sup>23</sup>.

#### Aktion 12 – Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten

Sobald der EU-Rahmen und das neue Verfahren für die Internalisierung der externen Kosten festgelegt sind, wird die Kommission unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen aus der von ihr eingeleiteten Debatte über die nachhaltige Zukunft des Verkehrs, eine methodische Studie zu den urbanen Aspekten der Internalisierung in Auftrag geben. Die Studie soll sich mit der Wirksamkeit und Effizienz verschiedener Lösungen für die Kostenanlastung befassen sowie mit Umsetzungsfragen, wie öffentliche Akzeptanz, soziale Auswirkungen, Kostendeckung, Verfügbarkeit von intelligenten Verkehrssystemen und der Frage, wie sich urbane Strategien der Kostenanlastung und andere Vorkehrungen für Umweltzonen wirksam kombinieren lassen.

#### Aktion 13 – Informationsaustausch über städtische Gebührensysteme

Die Kommission wird den Informationsaustausch über urbane Systeme der Kostenanlastung in der EU zwischen den Sachverständigen und politischen Entscheidungsträgern erleichtern. Hierbei wird auf bestehende Initiativen<sup>24</sup> zurückgegriffen. Es geht um Informationen über Konsultationsverfahren, Ausgestaltung der Systeme, Informationsangebote für Bürger, öffentliche Akzeptanz, Betriebskosten und Einnahmen, technologische Aspekte und Auswirkungen auf die Umwelt. Die Schlussfolgerungen werden in die Arbeiten der Kommission zur Internalisierung externer Kosten einfließen.

### **Thema 4 – Stärkung der Finanzierungsmöglichkeiten**

Um in den Genuss der Vorteile einer nachhaltigen urbanen Mobilität kommen zu können, sind vielfach Investitionen beispielsweise in Infrastrukturen, Fahrzeuge, neue Technologien und verbesserte Dienstleistungen erforderlich. Die Finanzierungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene sind vielfältig: kommunale Steuern, Gebühren aus der Personenbeförderung, Parkgebühren, Gebühren für das Befahren von Umweltzonen, urbane Kostenanrechnung und auch private Mittel. Das Hauptproblem besteht darin, dass in Zukunft der Finanzierungsbedarf für komplexe Verkehrssysteme einerseits zunehmen wird und andererseits immer weniger öffentliche Mittel zur Verfügung stehen werden. Der Rückgriff auf EU-Mittel, auch auf Instrumente der Europäischen Investitionsbank, kann wichtige Impulse geben und dazu führen, dass private Mittel bereitgestellt werden. Kurzfristig kann die Kommission Behörden und Akteure darin unterstützen, vorhandene Finanzierungsmöglichkeiten zu sondieren und innovative öffentlich-private Partnerschaften aufzubauen.

#### Aktion 14 – Optimierung vorhandener Finanzierungsquellen

Besonders große Bedeutung kommt den Struktur- und Kohäsionsfonds, über die im laufenden Finanzplanungszeitraum über acht Milliarden Euro für den umweltfreundlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden, bei der EU-Förderung von Investitionen in die Infrastruktur und Fahrzeuge zu. Erstmals ist ein Schwerpunkt des RP7-Themas „Verkehr“ dem nachhaltigen

---

<sup>23</sup> Richtlinie 2009/33/EG.

<sup>24</sup> Zum Beispiel: [www.curacaoproject.eu](http://www.curacaoproject.eu).

Stadtverkehr gewidmet. Neben den laufenden Aktivitäten wird die Kommission neue gezielte Forschungs- und Demonstrationsaktivitäten zur urbanen Mobilität prüfen.

Auch STEER – der den energiespezifischen Aspekten des Verkehrswesens gewidmete Teil des Programms „Intelligente Energie Europa“<sup>25</sup> und URBACT<sup>26</sup> – wird die Kommission weiter unterstützen. Im Rahmen des Förderprogramms für Informations- und Kommunikationstechnologien können Pilotprojekte zur Mobilität in der Stadt gefördert werden. Schließlich wurden im Rahmen einer 2008 veröffentlichten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen Maßnahmen zur urbanen Mobilität in den im Grünbuch zur Mobilität in der Stadt genannten Schwerpunktbereichen gefördert.

#### Aktion 15 – Ermittlung des künftigen Finanzierungsbedarfs

Die Kommission wird die erfolgreiche CIVITAS-Initiative, deren dritte Projektgeneration 2008 anlief, auch weiter finanziell unterstützen. Derzeit wird überprüft, welcher Weg sich im Hinblick auf CIVITAS FUTURA am besten eignet. Ferner wird die Kommission im Rahmen ihrer Gesamtüberlegungen zum nächsten mehrjährigen Finanzrahmen prüfen, wie hoch der künftige Finanzierungsbedarf für Verbesserungen der urbanen Mobilität sein wird.

#### **Thema 5 – Erfahrungs- und Wissensaustausch**

Die Kommission wird den Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren vor allem im Zusammenhang mit solchen Modellen unterstützen, die im Rahmen von Gemeinschaftsprogrammen ausgearbeitet wurden. Maßnahmen auf EU-Ebene können für die Erhebung, den Austausch und den Vergleich Daten, Statistiken und Informationen ausschlaggebend sein. Diese fehlen zur Zeit noch, sind aber für fundierte Strategien, etwa für die Auftragsvergabe öffentlicher Verkehrsdienste, die Internalisierung externer Kosten oder die integrierte Verkehrs- und Raumplanung unerlässlich. Auch können EU-Maßnahmen hilfreich sein für Städte, die über weniger Erfahrung, Wissen und Finanzmittel verfügen und von den von anderen – im Bereich nachhaltige urbane Mobilität weiter fortgeschrittenen – Städten entwickelten Praktiken profitieren können, etwa in Bereichen wie der Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern, wo ein Austausch bewährter Verfahren dazu beitragen kann, die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer in Stadtgebieten zu verbessern.

#### Aktion 16 – Aktualisierung von Daten und Statistiken

Angesichts des Mangels an Daten und Statistiken wird die Kommission eine Studie in Auftrag geben, die sich mit der Frage befassen soll, wie die Datenerhebung für den Stadtverkehr und die urbane Mobilität verbessert werden kann. Untersucht werden sollen auch Synergien mit bestehenden Kommissionsaktivitäten.

---

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html).

<sup>26</sup> <http://urbact.eu>

### Aktion 17 – Einrichtung eines Beobachtungszentrums für urbane Mobilität

Die Kommission wird ein Beobachtungszentrum für urbane Mobilität einrichten, das sich an Stadtverkehrsfachleute richtet und das in Form einer virtuellen Plattform<sup>27</sup> den Austausch von Informationen, Daten und Statistiken, die Verfolgung von Entwicklungen und den Austausch bewährter Verfahren erleichtern wird. Über die Plattform wird sich eine Datenbank mit Informationen zu einem großen Spektrum geprüfter und bereits vorhandener Lösungen abrufen lassen sowie Schulungs- und Bildungsmaterial, Programme für den Personalaustausch und andere Instrumente. Auch gibt sie einen Überblick über das EU-Recht und Finanzinstrumente der Gemeinschaft zur Förderung der urbanen Mobilität.

### Aktion 18 – Beitrag zum internationalen Dialog und Informationsaustausch

Weltweit stehen lokale und regionale Behörden vor ähnlichen Mobilitätsproblemen. Fragen des Klimaschutzes, der Erleichterung des internationalen Handels, der Energieversorgungssicherheit, der nahtlosen Verkehrsflüsse und der sozialen Gerechtigkeit sind von globaler Bedeutung. Über die bestehenden Plattformen und Finanzierungsmechanismen wird die Kommission den Dialog, Städtepartnerschaften und den Informationsaustausch zur urbanen Mobilität mit benachbarten Regionen und globalen Partnern erleichtern. Zunächst wird die Kommission das Netz des CIVITAS-Forums für Städte aus den östlichen Nachbarländern, der Mittelmeerregion und aus afrikanischen Regionen<sup>28</sup> öffnen. Längerfristig wird sie diese Dimension in den Aufbau von CIVITAS FUTURA aufnehmen und weitere einschlägige Maßnahmen innerhalb des RP7 prüfen.

## **Thema 6 – Optimierung der urbanen Mobilität**

Wichtig für ein effizientes Verkehrssystem sind eine wirksame Integration, Interoperabilität und Verknüpfung verschiedener Verkehrsnetze. Dies kann die Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern und einer effizienten Frachtlogistik erleichtern. Die Bezahlbare und familienfreundliche Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sind der Schlüssel dazu, die Bürger zu ermutigen, weniger vom Auto abhängig zu sein, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, mehr zu laufen und Rad zu fahren und neue Formen der Mobilität zu erproben, beispielsweise Car-Sharing, Car-Pooling oder Bike-Sharing. Alternative Verkehrsmittel, wie elektrische Räder, Scooter und Motorräder, aber auch Taxis können eine Rolle spielen. Unternehmen können mit ihrer Firmenpolitik darauf Einfluss nehmen, wie ihre Angestellten zur Arbeit kommen, indem sie sie auf nachhaltige Verkehrsoptionen aufmerksam machen. Unterstützen können Arbeitgeber und öffentliche Verwaltungen dies durch finanzielle Anreize und Parkplatzregelungen.

### Aktion 19 – Städtischer Güterverkehr

Die Kommission beabsichtigt, bei der Optimierung der urbanen Logistikeffizienz zu helfen, etwa zur Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Fernverkehr, den innerstädtischen Verbindungen und dem urbanen Güterverkehr, um die „letzte Meile“ bei der Zustellung möglichst effizient zu gestalten. Hauptanliegen sind die bessere Einbeziehung des Güterverkehrs in lokale Strategien sowie Pläne und Verbesserungen beim Management und der Überwachung der Verkehrsflüsse. Im Zuge ihrer Vorbereitungen wird die Kommission

---

<sup>27</sup> Aufbauend auf bestehenden Initiativen, z. B. [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

<sup>28</sup> KOM(2009) 301.

2010 eine Konferenz zum urbanen Güterverkehr veranstalten. Auf der Konferenz wird auch die Umsetzung der auf die Städte ausgerichteten Initiativen des Aktionsplans Güterverkehrslogistik<sup>29</sup> bewertet.

#### Aktion 20 – Intelligente Verkehrssysteme (intelligent transport systems, ITS) zur Förderung urbaner Mobilität

Die Kommission plant, Unterstützung in Bezug auf ITS-Anwendungen für die urbane Mobilität in Ergänzung des ITS-Aktionsplans<sup>30</sup> anzubieten. Hierbei geht es beispielsweise um elektronische Ticketing- und Bezahlssysteme, Reiseinformationen, Zugangskontrolle und Nachfragemanagement sowie um die Möglichkeiten, die sich mit dem europäischen Galileo-GNSS-System eröffnen. Zum Auftakt wird die Kommission eine Studie in Auftrag geben, die sich mit Verbesserungen bei der Interoperabilität von dienste- und verkehrsträger-unabhängigen Ticketing- und Bezahlssystemen befasst sowie mit dem Einsatz von Smart-Cards im Stadtverkehr, wobei der Schwerpunkt auf wichtigen europäischen Zielorten liegen soll (Flughäfen, Bahnhöfe).

#### **4. Ausblick**

Die Kommission wird mit der Umsetzung des Aktionsplans aktiv vorangehen. Sie wird den Dialog mit den Beteiligten fortsetzen und geeignete Steuerungsmechanismen schaffen, die auch die Mitgliedstaaten, beispielsweise über die Gemeinsame Expertengruppe für Verkehr und Umwelt<sup>31</sup>, einbeziehen. Im Jahr 2012 wird die Kommission eine Bilanz der Umsetzung dieses Aktionsplans ziehen und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen prüfen.

---

<sup>29</sup> KOM(2007) 607.

<sup>30</sup> KOM(2008) 886.

<sup>31</sup> Die Gruppe wurde eingerichtet im Rahmen der Strategie des Rates für die Einbeziehung der Belange der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik; Ratsdokument 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11. Oktober 1999.

## Anhang 1 – Überblick über die Maßnahmen zur urbanen Mobilität

Aktion	Nr.
<b>Beginn: 2009</b>	
Beschleunigung der Einführung von Plänen für die nachhaltige urbane Mobilität	1
Verbesserung der Reiseinformationen	6
Zugang zu Umweltzonen	7
Forschungs- und Demonstrationsprojekte für emissionsarme und emissionslose Fahrzeuge	10
Internet-Ratgeber zum Thema saubere und energieeffiziente Fahrzeuge	11
Informationsaustausch über städtische Gebührensysteme	13
Optimierung vorhandener Finanzierungsquellen	14
Einrichtung eines Beobachtungszentrums für urbane Mobilität	17
<b>Beginn: 2010</b>	
Verkehr für eine gesündere städtische Umwelt	3
Plattform zu Fahrgastrechten im öffentlichen Nahverkehr	4
Kampagnen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens	8
Vermittlung einer energieeffizienten Fahrweise im Rahmen der Fahrschulausbildung	9
Ermittlung des künftigen Finanzierungsbedarfs	15
Nachbesserung von Daten und Statistiken	16
Beitrag zum internationalen Dialog und Informationsaustausch	18
<b>Beginn: 2011</b>	
Nachhaltige Mobilität in den Städten und zur Regionalpolitik	2
Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität	5
Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten	12
<b>Beginn: 2012</b>	
Städtischer Güterverkehr	19
Intelligente Verkehrssysteme (intelligent transport systems, ITS) zur Förderung urbaner Mobilität	20