

19.05.09

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009
zu einem Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 307653 - vom 14. Mai 2009. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 23. April 2009 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 zu einem Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt (2008/2217(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Grünbuch der Kommission vom 25. September 2007 mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001 mit dem Titel „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 18. Oktober 2007 mit dem Titel „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. September 2007 mit dem Titel „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘“ (KOM(2007)0541),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 28. Juni 2006 mit dem Titel „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ (KOM(2006)0336),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 22. Juni 2006 mit dem Titel „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006)0314),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 15. Februar 2006 mit dem Titel „Über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘ – Sensibilisierung für die Bedeutung der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“ (KOM(2006)0059),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2006 mit dem Titel „Über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt“ (KOM(2005)0718),
- unter Hinweis auf die Vorschläge und Leitlinien der Kommission und die Standpunkte des Europäischen Parlaments zu den Strukturfonds und zum Kohäsionsfonds sowie zum Siebten Forschungsrahmenprogramm,

- unter Hinweis auf den geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (KOM(2007)0817),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. Juli 2008 zum Thema „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative ‚Intelligentes Fahrzeug‘“²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 20. Februar 2008 zum Beitrag zur Frühjahrstagung des Europäischen Rates 2008 mit Blick auf die Lissabon-Strategie³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Oktober 1988 zum Schutz der Fußgänger und zur Europäischen Charta der Fußgänger⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2008 zum Thema „CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“⁵,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“⁶,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“⁷,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa⁸,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße⁹,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft¹⁰ (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit),

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0356.

² Angenommene Texte, P6_TA(2008)0311.

³ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0057.

⁴ ABl. C 290 vom 14.11.1988, S. 51.

⁵ ABl. C 41 E vom 19.2.2009, S. 1.

⁶ ABl. C 187 E vom 24.7.2008, S. 154.

⁷ ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 556.

⁸ ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

⁹ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

¹⁰ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

- unter Hinweis auf die Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 21. April 2009 zu einem Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt²,
 - unter Hinweis auf die von der Kommission angekündigte Veröffentlichung eines Aktionsplans zur Mobilität in der Stadt, die mehrmals auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde und für die noch immer kein konkreter Termin feststeht,
 - gestützt auf die Rechtsgrundlagen in Artikel 70 bis 80 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A6-0199/2009),
- A. in der Erwägung, dass der städtische Nahverkehr einen beträchtlichen Anteil am Gesamtverkehr hat und dass die Artikel 70 bis 80 des EG-Vertrags die Rechtsgrundlage bilden, durch die die Europäische Union in diesem Bereich eine mit den Mitgliedstaaten geteilte Zuständigkeit besitzt,
- B. in der Erwägung, dass der städtische Nahverkehr durch eine Reihe europäischer Richtlinien und Verordnungen – sowohl horizontaler als auch verkehrsträgerspezifischer Art – beeinflusst wird, die mit Hilfe eines zielgerichteten Konzepts für die Problematik des städtischen Nahverkehrs aufeinander abgestimmt werden müssen,
- C. in der Erwägung, dass im europäischen Klimaschutzplan, der vom Europäischen Rat auf seiner Tagung vom 8. bis 9. März 2007 angenommen wurde, die ehrgeizigen Ziele der Verringerung des Energieverbrauchs um 20 %, der Reduktion von Treibhausgasemissionen um 20 % und der Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch auf 20 % bis 2020 festgelegt wurde und dass sich diese Ziele ohne eine entsprechend an den städtischen Nahverkehr angepasste Strategie nicht verwirklichen lassen,
- D. in der Erwägung, dass das Forschungs- und Entwicklungsprogramm Civitas äußerst erfolgreich war, worin sich zeigt, wie wichtig europäische Investitionen in innovative Programme für den städtischen Nahverkehr für die lokalen Gebietskörperschaften und Verkehrsgesellschaften sind,
- E. in der Erwägung, dass mit dem Kohäsionsfonds und den Strukturfonds Programme für die Mobilität in der Stadt finanziert werden, diese Fonds indes zwei Nachteile aufweisen: erstens das Fehlen europäischer Strategien und Ziele im Hinblick auf die Mobilität in der Stadt und zweitens ihre ungleiche Verteilung innerhalb der Europäischen Union,

¹ ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 9.

² Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

- F. in der Erwägung, dass die Stadtgebiete bevorzugte Intermodalitäts- und Verbindungsknotenpunkte innerhalb der transeuropäischen Verkehrsnetze darstellen, die einen Beitrag zur Verwirklichung deren allgemeiner Ziele der nachhaltigen Mobilität in Europa und einer nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit der Netze der Städte und Gemeinden der Europäischen Union leisten müssen,
- G. in der Erwägung, dass die Städte bedeutende Wirtschaftsstandorte sind, und in der Erwägung, dass der Güterverkehr lebenswichtig im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung ist und zugleich aufgrund geringer Lagerflächen und knapper Lieferzeitfenster vor Herausforderungen steht,
- H. in der Erwägung, dass die strikte Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität und des Rechts auf kommunale Planungshoheit eine verbindliche europäische Politik nicht in Betracht kommen lässt, es der Europäischen Union indes gestattet, eine Anreize schaffende Strategie nach dem gleichen Grundsatz wie in ihrer Regional- und Kohäsionspolitik zu verfolgen, ohne von oben herab Lösungen aufzuzwingen,
- I. in der Erwägung, dass sich die Problematik der städtischen Gebiete nicht durch verkehrsträgerspezifische Maßnahmen, sondern nur durch ein benutzerorientiertes und auf integrierte Verkehrssysteme ausgerichtetes Konzept bewältigen lässt,
- J. in der Erwägung, dass eine effiziente und nachhaltige Politik für den städtischen Nahverkehr zum Nutzen der europäischen Bürger und der europäischen Wirtschaft nur durch eine gerechte Behandlung des Güter- und Personenverkehrs sowie der verschiedenen Verkehrsträger gewährleistet ist,
- K. in der Erwägung, dass eine Stadtplanung, die den demographischen Wandel der Gesellschaft berücksichtigt, indem sie beispielsweise speziell für Senioren Wohnungsangebote in den Innenstädten und eine wohnungsnah Versorgung der Bevölkerung mit Einkaufsmöglichkeiten schafft, wesentlich zur Verkehrsvermeidung beitragen kann,
- L. in der Erwägung, dass fundierte Strategien für den städtischen Nahverkehr unerlässlich sind, um durch die Entwicklung von Plattformen für den Verkehrsträgerwechsel und durch die Integration der verschiedenen Verkehrssysteme die einschlägigen Instrumente zu optimieren,
- M. in der Erwägung, dass verlässliche und systematischere statistische Angaben erforderlich sind, die eine Bewertung der vor Ort verfolgten Politik sowie einen Austausch bewährter Verfahrensweisen im Bereich des städtischen Nahverkehr gestatten,
- N. in Erwägung der wirtschaftlichen und technologischen Bedeutung, die die verschiedenen im städtischen Nahverkehr eingesetzten Techniken für die Wettbewerbsfähigkeit und den Außenhandel der Europäischen Union besitzen,
- O. in der Erwägung, dass es sich aufgrund der bevorstehenden Europawahlen gezwungen sieht, den vorgesehenen Zeitplan für die parlamentarische Aussprache zu dem von der Kommission angekündigten Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt einzuhalten,

1. bedauert, dass die Kommission den von ihr angekündigten Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt nicht veröffentlicht hat; befürwortet zwar gesonderte Initiativen, betont jedoch die Notwendigkeit eines kohärenten Ansatzes; beschließt daher, im Anschluss an seinen Initiativbericht – unter strikter Beachtung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit – Vorschläge für einen europäischen Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt zu formulieren;
2. weist darauf hin, dass für den städtischen Nahverkehr das Subsidiaritätsprinzip gilt, betont jedoch, dass sich die Kommunalverwaltungen ohne Zusammenarbeit und Koordinierung auf europäischer Ebene diesen Herausforderungen oft nicht stellen können und dass die Kommission somit Studien durchführen, einen Rechtsrahmen schaffen, entsprechende Forschungstätigkeiten finanzieren sowie bewährte Verfahren in für alle zugänglichen Formaten in allen Amtssprachen der Europäischen Union fördern und verbreiten muss;
3. fordert die Kommission auf, eine Zusammenstellung der verbindlichen europäischen Rechtsvorschriften in diesem Bereich zu veröffentlichen und den Regionen und Städten gemeinsame Referenzrahmen vorzuschlagen, die ihnen die Entscheidungsfindung bei der Planung und Umsetzung von Entwicklungsstrategien erleichtern;

Beschleunigung der europäischen Forschung und Innovation im Bereich der städtischen Mobilität

4. schlägt vor, umgehend ein Programm zur Verbesserung der Statistiken und Datenbanken zur städtischen Mobilität durch Eurostat auf den Weg zu bringen, das insbesondere die folgenden Komponenten enthält:
 - Angaben zu den Verkehrsträgern, einschließlich der „sanften“ Fortbewegungsarten (Radfahr- und Fußgängerverkehr, usw.),
 - statistische Angaben zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung, zu Unfallzahlen, Verkehrsstaus und Überlastung des Verkehrsnetzes,
 - quantitative und qualitative statistische Angaben sowie Indikatoren zum Verkehrsangebot und zu den Verkehrsdiensten;
5. schlägt die umgehende Einrichtung eines europäischen Internetportals und –forums zur Mobilität in der Stadt vor, um den Austausch und die Verbreitung von Informationen, bewährten Verfahren und Innovationen zu erleichtern, vor allem im Bereich der sanften Mobilität;
6. schlägt die Einführung eines jährlich verliehenen europäischen Preises vor, durch den der „Civitas -Preis“ in den Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität integriert wird, um herausragende und übertragbare Initiativen oder Projekte für den städtischen Nahverkehr auszuzeichnen;

7. schlägt die Entwicklung einer neuen Civitas-Generation (Civitas IV) in Verbindung mit Ausschreibungen von Projekten vor, die insbesondere die folgenden Komponenten enthalten:
 - mit dem intermodalen Verkehr verbundene Dienstleistungen (Tarifgestaltung, usw.),
 - Programme zur Verbesserung der Ergonomie (Komfort) des städtischen Nahverkehrs,
 - Innovationen bei der intermodalen Zugänglichkeit, vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität,
 - Programme, die integrierte Informationen über das städtische Verkehrsnetz für die Benutzer bereitstellen und ihnen so die Möglichkeit bieten, ihre Fortbewegung zu optimieren und an die im Verkehrsnetz auftretenden Unwägbarkeiten anzupassen;
8. schlägt vor, die Forschung und Entwicklung für intelligente Verkehrssysteme (IVS) zu intensivieren und sie besser mit den Bedürfnissen und Zielen der Stadtbewohner und der lokalen Behörden zu koordinieren und an folgenden Aspekten auszurichten:
 - integrierte Systeme zum Informations- und Verkehrsmanagement,
 - Verringerung von Belastungen und Unfällen,
 - Einsatz neuer interoperabler Informations- und Kommunikationstechnologien, wie Satellitentechnologien und NFC ¹, durch die Verwendung von Mobiltelefonie (GSM) zur Information der Benutzer und zur Ausgabe von integrierten Fahrausweisen,
 - Sicherheit im städtischen Nahverkehr,
 - Entwicklung einer neuen Generation von Stadtfahrzeugen,
 - innovative Lösungen für einen effizienten Güterverkehr, insbesondere für die innerstädtische Verteilung zu den Einzelhändlern;
9. fordert eine Aufstockung der nationalen und EU-Mittel für IVS-Anwendungen, um einen stärkeren Einsatz von IVS durch die lokalen Behörden zu ermöglichen;

Förderung der Optimierung der verschiedenen Fortbewegungsarten durch verbesserte Stadtentwicklung

10. fordert, den Grundsatz des integrierten Ansatzes im Rahmen eines partnerschaftlichen staatlichen Handelns zu fördern, bei dem die nationalen und europäischen Akteure auf der Ebene der Städte und des Umlandes einbezogen und den Verkehr betreffende Themenbereiche berücksichtigt werden, wie z.B. soziale Integration, Lärm, Sicherheit,

¹ NFC - *Near Field Communication* – ist eine Technologie für den Datenaustausch über sehr kurze Strecken, die die Funkidentifikation ermöglicht.

Wettbewerbsfähigkeit, Umwelt usw.; fordert erneut, dass bei der Planung und Auswahl der Vorhaben im Rahmen der Strukturfonds verpflichtend ein integrierter Ansatz zur Anwendung kommen sollte;

11. empfiehlt die Einführung integrierter Pläne für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr in Ballungsgebieten mit mehr als 100 000 Einwohnern mit den folgenden Komponenten:
 - Mobilitätsdiagnose sowie Mobilitätsindikatoren und -ziele und eine Bewertung ihrer wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Auswirkungen,
 - Plan zur Entwicklung und Verbindung der Verkehrsnetze, der mit dem Plan für den Regionalverkehr und der Stadtplanung koordiniert ist,
 - Plan zur Entwicklung der Infrastruktur für die sanfte Mobilität (Radwege, Fußgängerzonen, usw.), die vollständig in den städtischen Nahverkehr eingebunden ist,
 - Leitplan für Parkmöglichkeiten und Plattformen für den Verkehrsträgerwechsel,
 - Programm zur Anpassung der Verwaltung der städtischen Mobilitätsnetze und ihrer Verbindungsmöglichkeiten an die Bedürfnisse der Benutzer mit eingeschränkter Mobilität,
 - Leitplan für die Logistik in der Stadt, einschließlich der Möglichkeit der Nutzung der öffentlichen Infrastruktur für den Warentransport,
 - Verfahren zur unmittelbaren Beteiligung der Bürger;
12. empfiehlt, ein ständiges europäisches Forum zum Thema Steuerung des städtischen Nahverkehrs für repräsentative behördliche Stellen, die den Verkehr gestalten, einzurichten, dem Nutzer- und Bürgervereinigungen sowie Berufsverbände der Verkehrsunternehmer angehören und das dem Austausch und der Verbreitung bewährter Verfahren dient;
13. schlägt vor, die europäischen Finanzmittel im Bereich des städtischen Nahverkehrs an die Existenz von integrierten Plänen zur Mobilität in der Stadt (städtische Nahverkehrspläne) zu knüpfen;
14. unterstützt die Zusammenarbeit und die operative Integration der öffentlichen Nahverkehrsgesellschaften und der für die Verkehrs- und Parkraumorganisation zuständigen Stellen in europäischen Städten mit mehr als 250 000 Einwohnern, die auf der Grundlage der Bevölkerungs- und Güterbewegungen miteinander vergleichbar sind, und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten;
15. ermutigt die verkehrsgestaltenden Behörden, sich im Rahmen der in den oben genannten integrierten nachhaltigen städtischen Nahverkehrsplänen dargelegten Mobilitätspolitik entschlossene und kohärente Ziele für die Verringerung von Treibhausgasemissionen zu setzen und diese in spezifische Leistungszielvorgaben für die öffentlichen und privaten Verkehrsträger umzusetzen;

16. schlägt vor, die Erfahrungen zu bewerten, die mit der Tarifintegration (darunter mit dem Projekt „interoperables Fahrgeldmanagement“), intermodalen Informationen und Informationen zwischen Verkehrsgesellschaften in den EU-Ballungsräumen gesammelt wurden, um den Austausch nachahmenswerter Verfahrensweisen zu erleichtern;

Der zusätzliche Nutzen des Handelns auf europäischer Ebene: ein Anreiz für eine nachhaltige Mobilität in Stadtgebieten

17. unterstützt die Einrichtung einer Beobachtungsstelle für städtische Mobilität bei der Kommission, spricht sich indes gegen die Schaffung einer neuen Agentur aus;
18. bedauert, dass in der laufenden Förderperiode 2007-2013 nur rund 9 % (entspricht EUR 8 000 000 000) aller Strukturfondsmittel, die für Verkehr verausgabt werden (entspricht EUR 82 000 000 000), für den städtischen Verkehr vorgesehen sind; erachtet diesen Anteil als zu gering, um den Herausforderungen für angemessene Mobilität in den europäischen Städten sowie für Umwelt- und Klimaschutz begegnen zu können;
19. rät nachdrücklich dazu, im Rahmen des Finanzrahmens für 2014-2020 die Möglichkeit eines europäischen Finanzierungsinstruments für die Mobilität in der Stadt (eines integrierten Programms nach dem Vorbild des Marco-Polo-Programms) zu prüfen, durch das die Kofinanzierung
- von Studien zu städtischen Nahverkehrsplänen im Hinblick auf die Schaffung von Anreizen für die allgemeine Einführung solcher Pläne sowie
 - eines Teils der Investitionen in Verkehrsträger, die den umweltpolitischen und sozioökonomischen Zielen der Europäischen Union entsprechen,
- möglich wird, und schlägt vor, diese Mittel als Anreiz auf der Grundlage von Ausschreibungen nach europäischen Spezifikationen zu bewilligen;
20. fordert einen Bericht der Kommission über zugangsbeschränkte Zonen in Städten, um deren Auswirkungen auf Mobilität, Lebensqualität, Emissionen und externe Effekte, die Gesundheit und die Sicherheit zu bewerten, wobei der Tatsache Rechnung zu tragen ist, dass ein System zur Verfolgung strafrechtlich relevanter und nicht strafrechtlich relevanter Verstöße im grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen werden muss;
21. schlägt vor, ein Nahverkehrsinformations- und Fahrscheinverkaufsnetz für die wichtigsten städtischen Bestimmungsorte in der Europäischen Union auf Abreisebahnhöfen und -flughäfen einzurichten, unter der Voraussetzung, dass sich diese in der Europäischen Union befinden;
22. empfiehlt die Ausarbeitung einer „Benutzer-Charta“ für den städtischen Nahverkehr unter Einbeziehung der Fußgänger und Fahrradfahrer und des Vertriebs von Waren und Dienstleistungen sowie für die gemeinsame Benutzung der Straße, um die bestehenden Ungleichheiten verringern zu können;

23. ist der Meinung, dass das städtebauliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ am besten geeignet ist, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität in den Städten zu ermöglichen;
24. fordert die Kommission und die lokalen Gebietskörperschaften auf, ihre Initiativen im Zusammenhang mit „autofreien Tagen“, wie sie im Rahmen des jährlichen europaweiten autofreien Tages stattfinden, zu verstärken und auszuweiten;
25. fordert die Kommission auf, möglichst bald ein harmonisiertes Konzept für die Einrichtung von Umweltzonen und für die Schaffung einer einheitlichen europäischen Umweltzonenplakette vorzulegen, um zu verhindern, dass von jeder Stadt oder von jedem Mitgliedstaat unterschiedliche Konzepte entwickelt werden, was für Bürger und Unternehmen erhebliche Unannehmlichkeiten mit sich bringen würde;
26. vertritt die Auffassung, dass das Konzept der städtischen Mobilität auch die Schaffung interurbaner Netze umfassen sollte, die die Verbindung großer Städte untereinander, ihre wirtschaftliche Entwicklung und einen reibungslosen und zügigen Personen- und Warenverkehr ermöglichen;

Der städtische Nahverkehr: ein Wirtschaftszweig und europäische Technologien, die im Rahmen der Lissabon-Strategie und des europäischen Konjunkturprogramms berücksichtigt werden müssen

27. schlägt die Einführung einer europäischen Politik zur Standardisierung und Zertifizierung der Fahrzeuge unter dem Aspekt der Sicherheit und der Gesundheit, des Komforts (Geräusche, Vibrationen, usw.), der Interoperabilität der Netze („Busway“, „Tram-Train“, usw.), der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder mit Kinderwagen, der sanften Mobilität und sauberer Arten der Motorisierung (Busse, Taxis, usw.) auf der Grundlage einer CO₂-Bilanz sowie einer Folgenabschätzung der Kosten für Unternehmen und Nutzer vor;
28. empfiehlt, dass bei allen Entscheidungen stets angestrebt wird zu gewährleisten, dass der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen und der Möglichkeit, Nutzer mit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten zu unterstützen, Rechnung getragen wird;
29. schlägt im Rahmen der Einführung des Wettbewerbs bei den städtischen Nahverkehrsnetzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Erstellung von Leitlinien zu Mindestempfehlungen für die Qualität von Dienstleistungen, für die Bewertung durch die Benutzer und die Bürger sowie für deren Beteiligung vor;
30. schlägt die Zweckbindung eines wesentlichen Teils der im Rahmen des europäischen Konjunkturprogramms aufgewendeten Mittel für die Finanzierung der laufenden, umgehend finanzierbaren und vor dem 31. Dezember 2009 realisierbaren Investitionen und Projekte für den städtischen Nahverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel vor;
31. stellt fest, dass im Rahmen des Europäischen Konjunkturprogramms Strukturfondsmittel für nachhaltige Infrastrukturprojekte vorgezogen werden; fordert die Mitgliedstaaten und Regionen auf, einen beträchtlichen Teil dieser Mittel umgehend für klimaverträglichen städtischen Verkehr einzusetzen;

32. fordert die Kommission auf, die Vorschläge dieser Entschließung und den Wunsch des Parlaments zur Kenntnis zu nehmen, dass sie in diesem Bereich die Initiative ergreift, um so bald wie möglich einen Aktionsplan zu erstellen;

o

o o

33. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.