

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:  
Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt  
COM(2013) 913 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Hinweis: vgl. Drucksache 179/11 = AE-Nr. 110225



Brüssel, den 17.12.2013  
COM(2013) 913 final

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

**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

{ SWD(2013) 524 final }  
{ SWD(2013) 525 final }  
{ SWD(2013) 526 final }  
{ SWD(2013) 527 final }  
{ SWD(2013) 528 final }  
{ SWD(2013) 529 final }

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

**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

**1. EINLEITUNG**

Die Städte Europas<sup>1</sup> – in denen 70 % der EU-Bevölkerung leben und über 80 % des BIP der Union erwirtschaftet werden – sind durch eines der weltweit besten Verkehrssysteme miteinander verbunden. Die Mobilität innerhalb der Städte wird jedoch zunehmend schwieriger und ineffizienter. Die urbane Mobilität beruht nach wie vor in großem Umfang auf mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Pkw. Die Verlagerung der urbanen Mobilität auf nachhaltigere Verkehrsträger kommt nur langsam voran.

Viele europäische Städte leiden unter einer chronischen Verkehrsüberlastung, deren Kosten sich auf schätzungsweise 80 Milliarden EUR jährlich belaufen<sup>2</sup>.

Auf städtische Gebiete entfällt auch ein hoher Anteil – rund 23 % – der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs. Die Städte müssen sich stärker darum bemühen, die Trends der Vergangenheit umzukehren und einen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 % zu leisten, die die Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>3</sup> (nachstehend „Weißbuch zum Verkehr von 2011“) gefordert hat. Angesichts der hohen Bevölkerungsdichte und des hohen Anteils der Kurzstreckenfahrten verfügen Städte über ein größeres Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß als das Verkehrssystem insgesamt, indem beispielsweise Zufußgehen, Rad fahren, der öffentliche Verkehr und die rasche Markteinführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge gefördert werden.

Durch die EU-Rechtsvorschriften zur Luftqualität<sup>4</sup> und zunehmend strengere Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge sollen die Bürgerinnen und Bürger vor schädlichen Emissionen von atmosphärischen Schadstoffen und Partikeln geschützt werden. Städte in fast allen Mitgliedstaaten haben jedoch noch immer Mühe, die rechtlichen Anforderungen einzuhalten.

Die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der EU ist nach wie vor sehr hoch und lag im Jahr 2012 bei rund 28 000. Auf städtische Gebiete entfallen 38 % der Verkehrstoten, wobei weniger geschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger besonders verletzungsgefährdet sind. Die Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten lagen in städtischen Gebieten unter dem Durchschnitt.

---

<sup>1</sup> Siehe auch der Bericht „Städte von morgen“, Europäische Kommission, 2011.

<sup>2</sup> Zu den Gesamtkosten durch Verkehrsüberlastung siehe SEK(2011) 358 endg.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 endg.

<sup>4</sup> Siehe insbesondere Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

In einer Eurobarometer-Erhebung<sup>5</sup> wurde die Einstellung zur Mobilität in der Stadt untersucht. Nach Ansicht der großen Mehrheit der Bürger sind die Kosten der Verkehrsüberlastung sowie die negativen ökologischen und gesundheitlichen Folgen der urbanen Mobilität und des Verkehrs wichtige Probleme. Die meisten Befragten äußerten sich eher pessimistisch zu den Aussichten für eine Verbesserung der Verkehrssituation in ihrer Stadt.

Aus der Erhebung ging auch hervor, dass in der EU erhebliche Unterschiede bestehen. Bei der urbanen Mobilität nimmt der Abstand zwischen einigen wenigen fortgeschrittenen Städten Europas und der Mehrheit, die in der Entwicklung hinterherhinkt, stetig zu.

In der Strategie „Europa 2020 für intelligentes, integratives und nachhaltiges Wachstum“<sup>6</sup> wird hervorgehoben, wie wichtig ein modernisiertes und nachhaltiges europäisches Verkehrssystem für die künftige Entwicklung der Union ist, und die Notwendigkeit betont, sich mit dem städtischen Verkehr zu befassen.

### **Ein Umdenken ist erforderlich.**

Diese Mitteilung zielt darauf ab, die europäischen Städte verstärkt bei der Bewältigung der Herausforderungen der urbanen Mobilität zu unterstützen. Ein Umdenken in Bezug auf das Konzept der Mobilität in der Stadt ist notwendig, um sicherzustellen, dass Europas städtische Gebiete sich nachhaltiger entwickeln und die EU-Ziele eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems in Europa erreicht werden.

Die Fragmentierung der Konzepte muss unbedingt überwunden und ein Binnenmarkt für innovative Lösungen für die urbane Mobilität entwickelt werden, indem Aspekte wie gemeinsame Normen und Spezifikationen oder die gemeinsame Beschaffung behandelt werden.

In dieser Mitteilung wird dargelegt, wie die Kommission ihre Maßnahmen für die nachhaltige urbane Mobilität in Bereichen mit Mehrwert für die EU verstärken wird. Die Kommission ermuntert die Mitgliedstaaten außerdem zu entschiedeneren und besser koordinierten Maßnahmen.

## **2. GEMEINSAM FÜR NACHHALTIGE URBA NE MOBILITÄT**

Die urbane Mobilität erfordert eine konzertierte Aktion der politischen Entscheidungsträger und der zuständigen Behörden auf allen staatlichen Ebenen.

**Maßnahmen auf EU-Ebene als Beitrag zu den gemeinsamen Anstrengungen:** Der „Aktionsplan urbane Mobilität“ der Kommission<sup>7</sup> erhielt große Unterstützung von Seiten des Europäischen Parlaments<sup>8</sup>, des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>, des Ausschusses der Regionen<sup>10</sup> und der Mitgliedstaaten<sup>11</sup> sowie von Interessenvertretern aus der

---

<sup>5</sup> Special Eurobarometer 406 (2013).

<sup>6</sup> KOM(2010) 2020 endg.

<sup>7</sup> KOM(2009) 490 endg.

<sup>8</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2008, 2008/2041(INI).

<sup>9</sup> Stellungnahme zum Aktionsplan urbane Mobilität vom 27. Mai 2010, TEN/414.

<sup>10</sup> Stellungnahme zum Aktionsplan urbane Mobilität vom Freitag, 27. August 2010, 2010/C 232/05.

gesamten Union. Die zwanzig Initiativen des Aktionsplans wurden bis 2012 erfolgreich durchgeführt.

Aus diesem Grund hat die Kommission eine unabhängige Überprüfung<sup>12</sup> der Durchführung des Aktionsplans sowie eine öffentliche Konsultation<sup>13</sup> eingeleitet, um das weitere Vorgehen zu prüfen. Die Akteure bekräftigten den Mehrwert der Unterstützung auf EU-Ebene und betonten, dass EU-Maßnahmen besonders gut dafür geeignet sind, eine umfassende Debatte über die urbane Mobilität in der gesamten Union zu gewährleisten, den Austausch von Erfahrungen und bewährten Praktiken zu erleichtern, Forschung und Innovation zu fördern sowie Stadtverkehrsprojekte, vor allem in den weniger entwickelten Regionen, finanziell zu unterstützen. Sie unterstrichen ferner die Bedeutung der Zusammenarbeit bei spezifischen Themen wie der Planung der urbanen Mobilität, der Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) oder Zugangsregelungen sowie der Sicherheit im Straßenverkehr.

**An den EU-weiten Maßnahmen zur Mobilität in der Stadt müssen die Mitgliedstaaten beteiligt sein:** Kommissionsinitiativen können weder alle der mehreren Tausend Städte und Gemeinden in ganz Europa erreichen, noch können sie erfolgreich die speziellen Hindernisse ermitteln und überwinden, die für eine bessere und nachhaltigere urbane Mobilität in verschiedenen Teilen der Union möglicherweise bestehen.

Um wirksam und umfassend eingeführt werden zu können, müssen auf europäischer Ebene entwickelte Konzepte und Instrumente an die besonderen Gegebenheiten jedes Mitgliedstaats angepasst und dann auf nationaler und regionaler Ebene aktiv gefördert werden.

### 3. PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT

Neue Konzepte für die Planung der urbanen Mobilität bilden sich heraus, weil die lokalen Behörden eine Abkehr versuchen von den Abschottungskonzepten der Vergangenheit und Strategien zu entwickeln beginnen, die zur Umstellung auf sauberere und nachhaltigere Verkehrsarten wie Zufußgehen, Rad fahren<sup>14</sup> und öffentlicher Verkehr sowie auf neue Nutzungs- und Eigentumsmodelle von Kraftfahrzeugen motivieren können. Viele Städte in der EU haben mit innovativen Lösungen für die urbane Mobilität experimentiert und ihre Erfahrungen über verschiedene Netze ausgetauscht.

Die Kommission hat das Konzept der Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität über Jahre hinweg aktiv gefördert. EU-finanzierte Initiativen brachten Akteure und Experten zusammen, um die derzeitigen Konzepte zu analysieren, Problembereiche zu erörtern und die

---

<sup>11</sup> Schlussfolgerungen des Rates zum Aktionsplan urbane Mobilität, 24. Juni 2010. [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/doc/2010\\_06\\_24\\_apum\\_council\\_conclusion\\_s.pdf](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf).

<sup>12</sup> Report on the Review of the Action Plan on Urban Mobility, 2013, [ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>13</sup> Results of the public consultation "The urban dimension of the EU transport policy", 2013, [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>14</sup> Durch eine stärkere Verkehrsverlagerung, vor allem auf das Laufen und Rad fahren, werden die negativen externen Effekte der urbanen Mobilität und des Verkehrs erheblich verringert und zusätzlich eine aktivere Lebensweise gefördert, womit auch ein gesundheitlicher Nutzen einhergeht. Die relevanten Themen werden auch im Rahmen der Europäischen Innovationspartnerschaft „Aktives und gesundes Altern“ behandelt.

[http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index\\_en.cfm?section=active-healthy-ageing](http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing).

besonders vorbildlichen Praktiken zu ermitteln. Mit Unterstützung der Kommission<sup>15</sup> wurden Leitlinien für die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität<sup>16</sup> entwickelt, beispielsweise mit konkreten Anregungen für die lokalen Behörden zur Umsetzung von Strategien für die urbane Mobilität, die auf einer gründlichen Analyse der derzeitigen Situation und einer klaren Vision für eine nachhaltige Entwicklung ihres Stadtgebiets aufbauen.

Das Konzept der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität bezieht funktionale Stadtgebiete (functional urban areas, FUA) ein und beinhaltet die Einbettung von Maßnahmen zur urbanen Mobilität in eine umfassendere Stadt- und Gebietsstrategie. Daher sollten diese Pläne in Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Politikbereichen und Sektoren (Verkehr, Bodennutzung und Raumplanung<sup>17</sup>, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, Sozialpolitik, Gesundheit, Sicherheit im Straßenverkehr usw.), verschiedenen Regierungs- und Verwaltungsebenen sowie den Behörden in benachbarten städtischen und ländlichen Gebieten ausgearbeitet werden.

Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität dienen der Förderung einer ausgewogenen Entwicklung und einer besseren Integration der verschiedenen städtischen Mobilitätsträger. Bei diesem Planungskonzept wird hervorgehoben, dass es bei urbaner Mobilität in erster Linie um Menschen geht. Es betont daher das Engagement der Bürger und Interessengruppen sowie die Förderung von Veränderungen des Mobilitätsverhaltens.

Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität können dazu beitragen, dass Städte ihre bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste effizient nutzen sowie urbane Mobilitätsmaßnahmen kostenwirksam einführen.

Das Konzept der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen, und die Kommission wird die Entwicklung und Förderung des Konzepts auch in Zukunft unterstützen.

Um zu gewährleisten, dass die vorbildlichen Praktiken der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität möglichst umfassend übernommen werden, sollte dieses Konzept an die spezifischen Anforderungen und die bestehende Planungspraxis in den einzelnen Mitgliedstaaten angepasst und dann auf nationaler Ebene aktiv gefördert werden. Ferner sollten in den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um Rahmenbedingungen zu gewährleisten, die die Kommunen erfolgreich in die Durchführung lokaler Strategien für urbane Mobilität einbinden.

Daher sollten die Mitgliedstaaten Folgendes in Betracht ziehen:

- die Durchführung einer gründlichen Bewertung der derzeitigen und künftigen Leistung der urbanen Mobilität in ihrem Hoheitsgebiet, auch im Hinblick auf die wichtigsten politischen Ziele der EU;

<sup>15</sup> [Urban Mobility Observatory \(Beobachtungsstelle für urbane Mobilität\)](http://www.eltis.org) - www.eltis.org.

<sup>16</sup> Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Commission, 2013.

<sup>17</sup> Die die Bedeutung einer angemessenen Stadtplanung für die Verringerung des urbanen Mobilitätsbedarfs widerspiegeln (indem z. B. die Zersiedelung der Landschaft vermieden wird).

- die Entwicklung eines Konzepts für eine urbane Mobilität, das koordinierte und sich gegenseitig verstärkende Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene gewährleistet;
- die Gewährleistung, dass Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und im urbanen Raum umgesetzt sowie in weiter gefasste Strategien für urbane oder territoriale Entwicklung integriert werden;
- die Überprüfung und – soweit erforderlich – Anpassung der technischen, politischen, rechtlichen, finanziellen und sonstigen Instrumente der lokalen Planungsbehörden;
- erforderlichenfalls das Ergreifen von Maßnahmen, um eine Zersplitterung der Konzepte zu vermeiden, damit Kontinuität und Kompatibilität der urbanen Mobilitätsmaßnahmen gewahrt bleiben und so das Funktionieren des Binnenmarktes sichergestellt wird.

Die Kommission wiederum wird:

- 2014 eine europäische Plattform für eine nachhaltige urbane Mobilität einrichten, um die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung des Konzepts und der einschlägigen Instrumente innerhalb der EU zu koordinieren; eine zentrale Anlaufstelle bieten und die derzeitige Website [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu) zu einem virtuellen Zentrum von Kenntnissen und Kompetenz erweitern;
- die nationalen, regionalen und lokalen Behörden bei der Entwicklung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität unterstützen, u. a. durch Finanzierungsinstrumente.

#### 4. KOORDINIERUNG ÖFFENTLICHER UND PRIVATER MAßNAHMEN

Das Erreichen systemischer Verbesserungen im Verkehrssektor erfordert gemeinsame Anstrengungen der öffentlichen Akteure auf allen staatlichen Ebenen sowie die Beteiligung des Privatsektors in folgenden, im Weißbuch Verkehr von 2011 hervorgehobenen Bereichen.

##### *Weitere Maßnahmen zur Stadtlogistik*

Auf die Stadtlogistik, die für das reibungslose Funktionieren der Städte von wesentlicher Bedeutung ist, entfällt ein beträchtlicher Anteil des Stadtverkehrs im Rahmen regionaler, nationaler und internationaler Lieferketten. Diese werden aller Voraussicht nach zunehmen, wodurch die hohen externen Kosten weiter steigen. Der Logistikbedarf wird jedoch von Stadtplanung und -verwaltung häufig vernachlässigt.

Städtische Logistik und Dienste sowie bestimmte Fahrzeugflotten, z. B. Postfahrzeuge und Müllwagen, verfügen über ein erhebliches Verbesserungspotenzial und können sich für die baldige Einführung neuer Arten von Fahrzeugen und alternativer Kraftstoffe anbieten, um die Abhängigkeit vom Erdöl und die Emissionen zu verringern. Die im Folgenden umrissenen Maßnahmen werden zusammen mit anderen Initiativen des Weißbuchs Verkehr von 2011 (z. B. dem Paket „Saubere Energie für den Verkehr“) einen Beitrag zum Erreichen einer im wesentlichen CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik in den Ballungsräumen Europas bis zum Jahr 2030 leisten.

Mitgliedstaaten und städtische Behörden müssen einen Rahmen bieten (z. B. Anlieferbereiche, Zugangsregelungen, Durchsetzung usw.), um zu gewährleisten, dass sich Investitionen in neue Technologien und Lösungen für private Logistikunternehmen lohnen. Sie sollten auch die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten erleichtern, die erforderlichen

Kapazitäten auf lokaler Ebene aufbauen, die Verbreitung von bewährten Praktiken fördern, die Interoperabilität auf intelligenten Verkehrssystemen beruhender lokaler Verkehrslösungen sowie die Integration nationaler Prioritäten gewährleisten.

Die Mitgliedstaaten sollten Folgendes in Betracht ziehen:

- die Gewährleistung, dass der Stadtlogistik in ihren nationalen Konzepten für die urbane Mobilität und den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität gebührend Rechnung getragen wird;
- die Schaffung von Plattformen für Zusammenarbeit, Austausch von Daten und Informationen, Ausbildung usw. für alle Akteure der städtischen Logistikketten.

Die Kommission wird:

- die Verbreitung und Akzeptanz von bewährten Praktiken der Stadtlogistik verbessern (2014);
- zusammen mit Sachverständigen Leitfäden ausarbeiten, die praktische Unterstützung bei der Verbesserung der Stadtlogistik leisten, z. B. durch die Entwicklung von Liefer- und Versorgungsplänen, Stadtlogistik im Rahmen von Zugangsregelungen usw. (2014-2016);
- die Beschaffung sauberer Fahrzeuge für die Stadtlogistik erleichtern durch Überprüfung des Erfassungsbereichs des „Clean Vehicle“-Portals<sup>18</sup> (2015-2016).

Der vorgeschlagene Ansatz wird ausführlich im beigefügten Arbeitspapier der Kommission „A call to action on urban logistics“ behandelt.

### ***Intelligenterer Zugangsregelungen für Städte und Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren***

Damit Stadtzentren so zugänglich wie möglich werden, müssen Entscheidungen über die Nutzung des städtischen Raums getroffen werden. Be- und Entladebereiche, separate Busspuren, Autos, Parkplätze, Einrichtungen für Fußgänger, Radwege und Radstellplätze wetteifern um Platz auf den städtischen Straßen<sup>19</sup> und die Städte müssen dieser konkurrierende Nachfrage je nach lokalen Prioritäten und Gegebenheiten gerecht werden. Durch zielgerichtete Vorschriften kann der Zugang von Fahrzeugen zu den Städten optimiert, die Luftqualität verbessert und ein Beitrag zu dem Ziel, mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw bis 2050 aus den Städten zu verbannen, geleistet werden.

Gegenwärtig werden jedoch verschiedenste Systeme in ganz Europa eingeführt und ein besseres Verständnis der verschiedenen Arten von Zugangsregelungen, ihren Kosten und Auswirkungen ist erforderlich.

Diese unterschiedlichen Regelungen und Anforderungen und der Mangel an Informationen darüber, wie die verschiedenen Regelungen eingehalten werden können, bergen die Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarktes und der Schaffung neuer Hemmnisse für die Mobilität von Menschen und Gütern. Ein vollständig harmonisiertes europäisches Konzept wird jedoch nicht als geeignet erachtet, da Ausgestaltung und Umsetzung solcher Regelungen

<sup>18</sup> [www.cleanvehicle.eu](http://www.cleanvehicle.eu).

<sup>19</sup> Der Platz auf den städtischen Straßen steht wiederum in Konkurrenz zum Bedarf an öffentlichem Raum für Freizeitaktivitäten und soziale Interaktion (Spielplätze, Parks usw.).

unbedingt auf die spezifische Situation in jedem Stadtgebiet zugeschnitten sein müssen. Unverbindliche Leitlinien würden es jedoch Städten und Mitgliedstaaten ermöglichen, von den Erfahrungen anderer zu profitieren, ein gemeinsames Vorgehen bei Fragen wie Fahrzeugklassen, Beschilderung, Bereitstellung von Informationen, Durchsetzung, Ausnahmen und Preisgestaltung zu fördern. Dadurch könnten die Nutzer die Regelungen leichter verstehen und einhalten, während die Städte über die nötige Flexibilität verfügen würden, die Systeme an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Darüber hinaus sollte die Umsetzung der Regelungen transparent erfolgen, damit eine Diskriminierung gelegentlicher oder ausländischer Nutzer vermieden wird. Ein einheitlicher Ansatz, z. B. für den Austausch von Informationen über die Regelungen, würde die Reiseplanung erleichtern und durch intelligente Verkehrssystemlösungen zur Umsetzung der Regelungen würden Kosten für Städte und Nutzer verringert sowie die Einhaltung der Vorschriften verbessert.

Die Mitgliedstaaten sollten Folgendes in Betracht ziehen:

- die gründliche Überprüfung von Wirksamkeit und Folgen der bestehenden und geplanten Systeme für die Zugangsregelung in Städten;
- die Schaffung eines Rahmens für Konzeption, Umsetzung und Bewertung der Zugangsregelungen, einschließlich städtischer Straßenbenutzungsgebühren, durch die örtlichen Verkehrsbehörden.

Die Kommission wird:

- einen Austausch mit den Mitgliedstaaten und Sachverständigen über die Zugangsregelungen in Städten in der gesamten Union fördern, einschließlich ihrer konzeptionellen Grundlagen, der praktischen Umsetzung, Wirksamkeit und Auswirkungen;
- zusammen mit den interessierten Kreisen unverbindliche Leitlinien ausarbeiten, um Städte bei der Umsetzung der Zugangsregelungen wirksam zu unterstützen.

Der vorgeschlagene Ansatz wird ausführlich im beigefügten Arbeitspapier der Kommission „*A call for smarter urban vehicle access regulations*“ behandelt.

### ***Koordinierte Einführung intelligenter urbaner Verkehrssysteme***

Intelligente Technologien und insbesondere intelligente Verkehrssysteme (IVS) sind für die Planung der urbanen Mobilität von entscheidender Bedeutung. Sie unterstützen die politischen Entscheidungsträger bei der Verwirklichung ihrer politischen Ziele und dem konkreten Verkehrsmanagement und helfen den Endnutzern, bewusste Mobilitätsentscheidungen zu treffen.

So helfen IVS durch eine ganze Reihe von Infrastrukturen, beispielsweise Verkehrssignalanlagen, Reiseplaner, intelligente Ticketausstellung oder kooperative Systeme (einschließlich Systemen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeug und Infrastruktur) dabei, die Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu optimieren. Sie fördern die koordinierte Verwaltung von Straßen und öffentlichen Nahverkehrsnetzen und erleichtern die Umsetzung von Stadtlogistik und Zufahrtsbeschränkungen. Um Kohärenz und Interoperabilität von IVS-Lösungen in ganz Europa zu gewährleisten, hat die Expertengruppe

für urbane IVS (Urban ITS Expert Group)<sup>20</sup> eine Reihe von Leitlinien für die Einführung wichtiger Anwendungen der urbanen IVS<sup>21</sup> entwickelt. In diesem Zusammenhang wurden vorbildliche Praktiken sowie der Normungsbedarf in Bezug auf urbane IVS ermittelt.

Gemeinsame Anstrengungen sind erforderlich, damit die Städte das volle Potenzial der IVS-Lösungen ausschöpfen und gleichzeitig die kostengünstige, kontinuierliche und nahtlose Einführung von IVS in der gesamten EU sicherstellen können.

Die Mitgliedstaaten sollten Folgendes in Betracht ziehen:

- die Zugrundelegung der Leitlinien bei der Einführung der wichtigsten IVS-Anwendungen in ihren Ballungsräumen;
- die Entwicklung echter Schnittstellen zwischen innerstädtischen und Fernverkehrsnetzen;
- die Erstellung interoperabler multimodaler Datensätze, in denen alle Informationen zur urbanen Mobilität erfasst sind.

Die Kommission wird:

- die Arbeiten zur Ergänzung der geltenden Rechtsvorschriften über den Zugang zu Verkehrs- und Reisedaten fortsetzen;
- Spezifikationen für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen und multimodalen Informationsdiensten, wie im Rahmen der IVS-Richtlinie<sup>22</sup> vorgesehen, ausarbeiten;
- die Einführung von Systemen für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen bzw. zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen in städtischen Gebieten erleichtern.

Der vorgeschlagene Ansatz wird ausführlich im beigefügten Arbeitspapier der Kommission „*Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*“ behandelt.

### ***Sicherheit im städtischen Straßenverkehr***

Rund 11 000 Menschen sterben jedes Jahr im Stadtverkehr in der EU<sup>23</sup>. Die meisten tödlichen oder schweren Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung *besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer* ereignen sich in der Stadt. Rund zwei Drittel der tödlichen Fußgängerunfälle ereignen sich ebenfalls in städtischen Gebieten und bei 50 % der Verkehrstoten in der Stadt handelt es sich um Fußgänger oder Radfahrer. In den letzten zehn Jahren ging die Zahl der Fußgänger, die bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen, nur um 39 % zurück, während die Zahl der Verkehrstoten bei den Pkw-Fahrern um 49 % sank<sup>24</sup>.

<sup>20</sup>

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520&Lang=DE>.

<sup>21</sup>

[europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_for\\_urban\\_areas\\_en.htm](http://europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm).

<sup>22</sup>

Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1, (Artikel 3 Buchstaben a und b).

<sup>23</sup>

CARE-Datenbank über Unfälle im Straßenverkehr in der EU.

<sup>24</sup>

ebd.

Zusätzliche Anstrengungen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in der Stadt und zum Schutz vor allem der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer vor tödlichen Unfällen oder schweren Verletzungen sind daher erforderlich.

Die Mitgliedstaaten sollten Folgendes in Betracht ziehen:

- die Gewährleistung, dass in den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität die Straßenverkehrssicherheit als horizontaler Aspekt in allen Planungsphasen Berücksichtigung findet und Themen wie eine sichere urbane Infrastruktur, vor allem im Hinblick auf besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, der Einsatz moderner Technologie für mehr Sicherheit im städtischen Straßenverkehr, die Durchsetzung der Verkehrsvorschriften und Verkehrserziehung in geeigneter Weise behandelt werden;
- die Gewährleistung, dass die Daten der Indikatoren zur Straßenverkehrssicherheit ordnungsgemäß und so detailliert wie möglich erhoben werden und die Ermutigung lokaler Behörden, diese Daten zur Analyse vor Ort und für die Planung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit heranzuziehen.

Die Kommission wird im Zeitraum 2014-2015:

- vorbildliche Beispiele der Planung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sammeln und verbreiten;
- Maßnahmen zur Verringerung der Zahl schwerer Verkehrsunfälle in Städten analysieren.

Der vorgeschlagene Ansatz wird ausführlich im beigefügten Arbeitspapier der Kommission „*Targeted action on urban road safety*“ behandelt.

## 5. VERSTÄRKTE UNTERSTÜTZUNG DURCH DIE EU

### *Erfahrungsaustausch, Präsentation vorbildlicher Verfahren und Förderung der Zusammenarbeit*

Der Wert des Erfahrungsaustauschs, der Verbreitung vorbildlicher Praktiken sowie der Förderung der Zusammenarbeit in der Union ist unbestritten. Die Kommission wird entsprechende Tätigkeiten in Zukunft verstärkt unterstützen.

#### *Die Beobachtungsstelle für urbane Mobilität*

Mit dem Aktionsplan urbane Mobilität von 2009 hat die Kommission eine Beobachtungsstelle für urbane Mobilität in Form einer virtuellen Plattform – der ELTIS-Internetpräsenz<sup>25</sup> – eingerichtet. Sie bildet die zentrale Anlaufstelle für den Austausch von Wissen und Erfahrung oder die Erörterung von Fragen im Zusammenhang mit der urbanen Mobilität und dem Verkehr.

Die Kommission beabsichtigt, das Spektrum des Portals zu erweitern, indem das derzeitige Portal der Mobilitätspläne<sup>26</sup> zu einem umfassenden Wissens- und Kompetenzzentrum

<sup>25</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

<sup>26</sup> [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu).

umgestaltet wird, das Informationen über die EU-weite städtische Verkehrsplanung konsolidiert und in ELTIS integriert wird.

Darüber hinaus wurde eine europäische Plattform zu Plänen für nachhaltige urbane Mobilität eingerichtet. Diese Plattform wird die weitere Entwicklung des Konzepts und der für seine erfolgreiche Anwendung durch die lokalen Behörden erforderlichen Instrumente unterstützen, indem alle einschlägigen von der Kommission mitfinanzierten Tätigkeiten in diesem Bereich<sup>27</sup> koordiniert und der umfassendere Austausch gefördert werden.

#### *URBACT – Austausch bewährter Praktiken auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtentwicklung*

URBACT<sup>28</sup> ist ein – aus dem Programm für europäische territoriale Zusammenarbeit finanziertes – europäisches Austausch- und Lernprogramm, das der Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung dient. Es ermöglicht Städten, zusammen pragmatische Lösungen zu entwickeln, die neu und nachhaltig sind und wirtschaftliche, soziale und ökologische Faktoren einbeziehen. Im nächsten Programmplanungszeitraum wird URBACT III weiterhin den Austausch und den Aufbau von Kapazitäten zwischen europäischen Städten unterstützen.

#### *Daten und Statistiken und das Europäische Mobilitätsbarometer*

Unter anderem auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie „Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility“ (Erhebung europäischer Daten und Statistiken im Bereich der urbanen Mobilität)<sup>29</sup> wird die Kommission prüfen, inwiefern Qualität und Verfügbarkeit von Daten und Statistiken für die städtischen Verkehrssysteme und die Entscheidungsfindung auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene verbessert werden können.

Die Kommission wird insbesondere die Entwicklung eines Mobilitätsbarometers weiterhin unterstützen, indem sie harmonisierte Indikatoren für das Benchmarking und den Vergleich der Fortschritte in den städtischen Gebieten in der gesamten EU festlegt<sup>30</sup>. Die Kommission wird dabei auf der Arbeit im Rahmen von Projekten wie EcoMobility Shift<sup>31</sup> und Conduits<sup>32</sup> aufbauen.

#### ***Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten zur urbanen Mobilität***

Die Kommission wird eine Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten zu Mobilität und Verkehr in der Stadt einsetzen, um einen Austausch darüber zu fördern, wie nationale und EU-Maßnahmen zu Mobilität und Verkehr in der Stadt verstärkt und besser koordiniert werden können.

<sup>27</sup> Die z. B. im Rahmen der derzeitigen Projekte ENDURANCE, QUEST, ADVANCE usw. durchgeführt werden.

<sup>28</sup> [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu).

<sup>29</sup> Study on Harmonised Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility, MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

<sup>30</sup> Da der Stadtverkehr zumeist eher unter die Lastenteilungsentscheidung und nicht unter das Emissionshandelssystem der EU fällt, könnte es von Interesse sein, das Benchmarking der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Stadtverkehrs zu ermöglichen, um die Mitgliedstaaten bei ihren Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen zu unterstützen.

<sup>31</sup> [www.ecomobility-shift.org/index.php/en/](http://www.ecomobility-shift.org/index.php/en/).

<sup>32</sup> [www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool](http://www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool).

Im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten könnten spezielle Arbeitsgruppen eingesetzt werden, um besondere Themen wie Zugangsregelungen in Städten, Stadtlogistik, IVS oder das Mobilitätsbarometer eingehender zu erörtern.

### ***Schwerpunktmäßige Ausrichtung von Forschung und Innovation auf Lösungen für die Herausforderungen der urbanen Mobilität***

In erster Linie durch ihre Forschungsrahmenprogramme hat die Europäische Union seit vielen Jahren mit dem Stadtverkehr zusammenhängende Forschungs- und Innovationsprojekte unterstützt. Diese Unterstützung hat wesentlich dazu beigetragen, Technologien und Mobilitätskonzepte zur Einsatzreife zu bringen.

Seit ihrer Einführung vor zehn Jahren hat sich die CIVITAS-Initiative der Kommission zu einem Motor für die Innovation der urbanen Mobilität entwickelt und europäische Städte zu wichtigen Akteuren im Innovationsprozess gemacht. Rund 700 Demonstrationsmaßnahmen wurden in mehr als 60 europäischen Städten umgesetzt und einer rigorosen Folgen- und Prozessevaluierung unterzogen. Heute sind über 200 Städte in praktisch allen Mitgliedstaaten Mitglied des CIVITAS-Städtenetzes. CIVITAS hat sich zu einem Markenzeichen für einen Paradigmenwechsel in der urbanen Mobilität und im Verkehr, aber auch für die Europäische Partnerschaft entwickelt.

### ***CIVITAS 2020***

Die Kommission beabsichtigt, im Rahmen von „Horizont 2020“, dem Rahmenprogramm der Union für Forschung und Innovation für den Zeitraum 2014-2020, eine neue CIVITAS-Initiative zu starten<sup>33</sup>. Vor allem durch das Arbeitsprogramm von „Horizont 2020“ für 2014 und 2015 werden von den innovativen Konzepten und Technologien Impulse für die Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und ressourceneffizienten urbanen Mobilität ausgehen.

CIVITAS wird auch weiterhin lokale Partnerschaften dabei unterstützen, neue Konzepte unter realen Bedingungen umzusetzen und zu erproben, beispielsweise zu folgenden Aspekten: Abbau der Verkehrsüberlastung in den Städten, Verringerung der Zahl der mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Fahrzeuge in Städten, Reduzierung der Auswirkungen und Kosten des städtischen Güterverkehrs und Stärkung der Kapazitäten der lokalen Behörden zur Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität.

Eine zweite strategische Initiative im Rahmen der europäischen Innovationspolitik, die Europäische Innovationspartnerschaft „Intelligente Städte und Gemeinschaften“ (Smart Cities and Communities European Innovation Partnership), wurde im Jahr 2012 gestartet<sup>34</sup>. Ziel dieser Partnerschaft ist es, die umfassende Einführung von Innovationen, bei denen Energieerzeugung, -versorgung und -nutzung, Verkehr und Mobilität sowie IKT eng miteinander verknüpft sind, zu beschleunigen. Diese Initiative trägt zum Erreichen der EU-Klimaziele bei, indem Energieeffizienz und Luftqualität verbessert, die Nutzung erneuerbarer Energien gesteigert und Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen und Verkehrsüberlastung reduziert werden.

### ***Intelligente Städte und Gemeinschaften – eine Europäische Innovationspartnerschaft***

<sup>33</sup> [http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm).

<sup>34</sup> [www.ec.europa.eu/eip/smartcities/](http://www.ec.europa.eu/eip/smartcities/).

Mit Hilfe dieser Partnerschaft sollen Engpässe bei der breitangelegten Einführung von Lösungen für „intelligente Städte“ beseitigt werden. Die besondere Aufmerksamkeit der Partnerschaft wird den Grundvoraussetzungen wie Governance und Finanzierung (einschließlich öffentliches Auftragswesen) gelten. Durch „Intelligente Städte“ sollen strategische Partnerschaften zwischen Industrie, europäischen Städten und anderen Akteuren zur Entwicklung der urbanen Systeme und Infrastrukturen von morgen erleichtert werden, um eine großflächige Einführung von Lösungen für „intelligente Städte“ zu ermöglichen. Mit der Initiative wird die engere Zusammenarbeit von Sektoren wie Verkehr, Energie sowie Informations- und Kommunikationstechnologien gefördert.

Ogleich die meisten Maßnahmen der Partnerschaft von lokalen Verwaltungen, Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Organisationen der Zivilgesellschaft durchgeführt werden dürften, wird die EU finanzielle Unterstützung im Rahmen von „Horizont 2020“ gewähren.

Darüber hinaus wird die anstehende Europäische Initiative für umweltgerechte Fahrzeuge (EGVI) für Energieeffizienz von Fahrzeugen und alternative Antriebe einen verstärkten Rechtsrahmen für die Unterstützung der Entwicklung von sauberen, sicheren und effizienten Stadtfahrzeugen für den Straßen- und Schienenverkehr bieten.

### ***Markteinführung innovativer Lösungen***

Innovative Lösungen können einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung von Effizienz und Nachhaltigkeit der urbanen Mobilität leisten. Es muss jedoch unbedingt sichergestellt werden, dass viel versprechende Technologien bereits in ausgereifte Produkte umgesetzt wurden, die erfolgreich am Markt eingeführt werden können. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten die Schaffung eines einheitlichen Marktes für innovative Lösungen für den Stadtverkehr erleichtern, z. B. durch die Entwicklung gemeinsamer Normen und technischer Spezifikationen oder die Erleichterung einer gemeinsamen und umweltfreundlichen Beschaffung.

### ***Gezielte finanzielle Unterstützung***

#### *Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds*

Die Strukturfonds sind heute die wichtigste Finanzierungsquelle der EU für Projekte im Bereich Verkehr und Mobilität in der Stadt. Für den Zeitraum 2007-2013 wurden für den umweltfreundlichen Stadtverkehr rund 8 Mrd. EUR bereitgestellt<sup>35</sup>.

In den weniger entwickelten Regionen der Union hat diese finanzielle Unterstützung dazu beigetragen, die Zugänglichkeit der Städte zu verbessern, die zwischen den besser und den weniger entwickelten Regionen klaffende Lücke zu schließen und dadurch ein höheres Maß an territorialem Zusammenhalt zu erreichen.

Daher sollte unbedingt untersucht werden, wie die *Europäischen Struktur- und Investitionsfonds* im Zeitraum 2014-2020<sup>36</sup> am besten zum Erreichen wichtiger verkehrspolitischer und damit zusammenhängender Ziele genutzt werden können.

<sup>35</sup> Im laufenden Programmplanungszeitraum werden 9,63 % der insgesamt für den Verkehr bereitgestellten EFRE- und Kohäsionsfondsmittel dem Stadtverkehr und der Förderung des umweltfreundlichen städtischen Nahverkehrs (Kategorien 25 + 52) zugewiesen; Zahlen aus der Datenbank INFOVIEW (Juli 2013).

Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds sollten systematischer der Finanzierung integrierter Maßnahmenpakete dienen, d. h. wenn Städte einen integrierten örtlichen Verkehrsplan, z. B. einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität, entwickelt und geeignete Maßnahmen festgelegt haben.

Maßnahmen für urbane Mobilität können im Rahmen der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds gefördert werden, wenn sie einen Beitrag zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes leisten<sup>37</sup>. Maßnahmen für urbane Mobilität können darüber hinaus finanziert werden, wenn sie Teil einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie sind, die die Bewältigung der wirtschaftlichen, ökologischen, klimatischen, demografischen und sozialen Herausforderungen im Stadtgebiet zum Ziel hat<sup>38</sup>.

Vor allem für die Umsetzung territorialer Strategien wird die Nutzung des neuen Instruments der integrierten territorialen Investitionen empfohlen. Bei allen Investitionen in die urbane Mobilität sollte eine umfassende Einführung des geförderten Verkehrssystems gewährleistet werden.

Da der Schwerpunkt der Strukturfonds im Zeitraum 2007-2013 auf Großprojekten lag, kamen ihre Mittel in erster Linie Groß- und -Hauptstädten zugute. Da es in den Regionen Europas jedoch zahlreiche kleine und mittelgroße Städte gibt, müssen Städte jeder Größe für Investitionen in die urbane Mobilität in Betracht kommen. Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds sollten Möglichkeiten schaffen für Kapazitätsaufbau, Ausbildung, technische Hilfe und die Entwicklung umfassender und lokaler Mobilitätstrategien und -pläne.

Die Kommission wird eng mit den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds optimal genutzt werden, um den lokalen Interessen und den politischen Ziele der EU gerecht zu werden. Es soll auch darauf geachtet werden, dass kostengünstige Lösungen unterstützt werden.

#### *Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)*

Städtische Knoten sind zentrale Elemente beim Aufbau eines umfassenden europäischen Verkehrsnetzes. Von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der Ziele der TEN-V-Politik ist das Vorgehen der europäischen Städte.

Im Kommissionsvorschlag für Leitlinien der Union<sup>39</sup> wird daher anerkannt, dass diese „den Ausbau städtischer Knoten innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen (sollten), denn diese Knoten sind Ausgangs- und Endpunkte („letzte Meile“) für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern“.

---

<sup>36</sup> Siehe EFRE-Verordnung, insbesondere Artikel 5 und 7.

<sup>37</sup> Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe e – Investitionspriorität: Förderung von Strategien zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für sämtliche Gebiete, insbesondere städtische Gebiete, einschließlich der Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität, umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel und der Abfederung einschlägiger Anpassungsmaßnahmen.

<sup>38</sup> Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, Artikel 7.

<sup>39</sup> KOM (2011) 0650 endg./2 - 2011/0294 (COD).

In Artikel 36 der Leitlinien werden Prioritäten für den Aufbau der städtischen Knoten des Gesamtnetzes im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“<sup>40</sup> festgelegt. Daher wird finanzielle Unterstützung der EU für Projekte von gemeinsamem Interesse in städtischen Gebieten verfügbar sein, beispielsweise für die Verbesserung der städtischen Logistik, die Teil einer nationalen oder internationalen Lieferkette ist.

### ***Internationale Zusammenarbeit***

Die nachhaltige Urbanisierung ist weithin als eine der großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts anerkannt. Bei der Konferenz der Vereinten Nationen über nachhaltige Entwicklung (Rio + 20) im Jahr 2012 anerkannten die Staats- und Regierungschefs die Bedeutung des nachhaltigen Verkehrs für das Wirtschaftswachstum und die nachhaltige Stadtentwicklung und einigten sich auf „die Förderung eines integrierten Ansatzes der Politikgestaltung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene für Verkehrsdienste und -systeme zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung“<sup>41</sup>.

Die Kommission wird ihre Anstrengungen zur Förderung nachhaltiger Strategien für die urbane Mobilität im Rahmen ihrer Maßnahmen der Zusammenarbeit vor allem mit sich entwickelnden Regionen verstärken. Dadurch sollen die Voraussetzungen geschaffen werden für den Export von europäischem Fachwissen und europäischen Technologien in Bereichen wie die Verringerung von Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz und Sicherheit im Straßenverkehr.

Mehr Anstrengungen sind erforderlich, um von den Vorteilen bestehender Partnerschaften der EU mit wichtigen Partnerländern und -regionen (z. B. mit den Euromed-Ländern, Brasilien, Singapur oder China) profitieren zu können.

## **6. SCHLUSSFOLGERUNG**

Der erfolgreiche Übergang zu einer nachhaltigeren urbanen Mobilität ist nach wie vor eine große Herausforderung für die Städte in der gesamten Union. Lokale Behörden benötigen Unterstützung bei der Bewältigung der negativen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen der heutigen urbanen Mobilitätsmuster.

Daher muss die urbane Mobilität weiterhin ganz oben auf der politischen Tagesordnung der EU stehen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten ihre Unterstützung für die lokalen Behörden verstärken, damit alle Städte in der ganzen Union bei ihren Anstrengungen für eine wettbewerbsfähigere und ressourceneffizientere urbane Mobilität einen entscheidenden Schritt vorankommen.

Diese Mitteilung dient der Mobilisierung von Maßnahmen auf allen staatlichen Ebenen: die Kommission wird ihre Unterstützung in Bereichen mit einem Mehrwert für die EU intensivieren und die Mitgliedstaaten sind aufgerufen, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit lokale Behörden integrierte und umfassende Strategien für eine bessere und nachhaltigere urbane Mobilität entwickeln und umsetzen können. Zur Förderung eines engeren Austauschs zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten schlägt die

---

<sup>40</sup> [ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm).

<sup>41</sup> Resolution der Vereinten Nationen 66/288 „Die Zukunft, die wir wollen“  
[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E).

Kommission vor, eine Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten zur urbanen Mobilität einzurichten.

Die Kommission empfiehlt eine Reihe konkreter Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen zu einer Reihe einschlägiger Themen wie Stadtlogistik, Zugangsregelungen in Städten, Einführung der urbaner IVS-Lösungen und Straßenverkehrssicherheit und wird deren Weiterverfolgung sorgfältig überwachen.

Die in dieser Mitteilung genannten Maßnahmen bilden die Grundlage für die gemeinsame Entwicklung einer wettbewerbsfähigeren und ressourceneffizienteren urbanen Mobilität.



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2013  
COM(2013) 913 final

ANNEX 1

**ANHANG**

**EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT**

**zur**

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

**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

## ANHANG

## EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT

zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE  
PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS  
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

Im vorliegenden Dokument wird ein Konzept für die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität dargelegt, das aus einem umfassenden Meinungs austausch zwischen Interessengruppen und Planungssachverständigen aus der gesamten Union entstanden ist, unterstützt durch Kommissionsinitiativen (z. B. ELTIS-Plus). Das Konzept spiegelt einen breiten Konsens über die zentralen Merkmale moderner und nachhaltiger Pläne für Mobilität und Verkehr in der Stadt wider. Es ist nicht beabsichtigt, dieses Konzept als Einheitslösung für die urbane Verkehrsplanung zu präsentieren. Stattdessen kann und sollte das Konzept an die jeweiligen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten und städtischen Gebiete angepasst werden.

Die nachstehenden Elemente sollten als Leitprinzipien dienen.

**Zielsetzungen**

Oberstes Ziel eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität ist es, die Zugänglichkeit von städtischen Gebieten zu verbessern sowie Mobilität und Verkehr nach, durch und in städtischen Gebieten qualitativ hochwertig und nachhaltig zu gestalten. Es geht mehr um den Bedarf einer „funktionsfähigen Stadt“ und ihres Umlands, als um Fragen der Kommunalverwaltung.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität einen Beitrag zur Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems leisten, das:

- a) für alle Nutzer zugänglich ist und dem grundlegenden Mobilitätsbedarf aller gerecht wird,
- b) der unterschiedlichen Nachfrage nach Mobilität und Verkehrsdiensten von Bürgern, Unternehmen und Industrie in ausgewogener Weise gerecht wird,
- c) für eine ausgewogene Entwicklung und bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger sorgt,
- d) den Nachhaltigkeitsanforderungen genügt, indem es ein Gleichgewicht zwischen der erforderlichen wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität herstellt,
- e) Effizienz und Kostenwirksamkeit optimiert,
- f) den städtischen Raum und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste besser nutzt,
- g) die Attraktivität der städtischen Umwelt, die Lebensqualität und die öffentliche Gesundheit steigert,
- h) Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr verbessert,
- i) Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch verringert und

j) zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Verkehrssystems insgesamt beiträgt.

**Langfristige Vision und ein klarer Umsetzungsplan**

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität stellt eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung des städtischen Raums und – in diesem Zusammenhang – für die künftige Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen und -dienste dar (oder ist mit einer solchen Strategie verknüpft).

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität umfasst auch einen Durchführungsplan für die kurzfristige Umsetzung der Strategie.

- (1) **Zeitplan und Finanzplan:** Der Durchführungsplan sollte einen Zeitplan für die Durchführung sowie einen Finanzplan enthalten. Die Quellen der erforderlichen Finanzmittel sollten bestimmt werden. Der Durchführungsplan sollte idealerweise einen Zeitraum von drei bis zehn Jahren abdecken.
- (2) **Zuständigkeiten und Ressourcen:** Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte eine klare Zuweisung der Zuständigkeiten für die Durchführung der im Plan dargelegten Strategien und Maßnahmen enthalten und die erforderlichen Ressourcen für jeden Akteur ermitteln.

**Bewertung der aktuellen Leistung und der Leistungsziele**

Die Entwicklung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte auf einer gründlichen Bewertung der aktuellen und der künftigen Leistung des städtischen Verkehrssystems aufbauen.

- (3) **Statusanalyse und Ausgangslage:** Im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte die aktuelle Lage umfassend überprüft und ein Basisszenario in Form einer „Leistungsprüfung der urbanen Mobilität“ erstellt werden, an dem die künftigen Fortschritte gemessen werden können. Diese Analyse sollte auch eine Überprüfung der institutionellen Struktur, des Planungsprozesses und der Durchführungsmechanismen sowie eine Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen.
- (4) **Leistungsindikatoren:** Geeignete Leistungsindikatoren sollten bestimmt werden für die Beschreibung des aktuellen Stands des städtischen Verkehrssystems unter dem Blickwinkel der relevanten politischen Aspekte: Qualität und Zugänglichkeit von Verkehrsdiensten und -infrastruktur, Flächennutzung und Raumentwicklung, Sicherheit und Gefahrenabwehr, Energie, Umwelt, soziale Inklusion und Gleichbehandlung der Geschlechter, wirtschaftliche Entwicklung, Gesundheit, Bildung usw.). In einem Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollten kritische Punkte in städtischen Gebieten ermittelt werden, an denen die Leistung des gegenwärtigen Verkehrssystems in Bezug auf die vorstehend genannten politischen Aspekte besonders mangelhaft ist.
- (5) **Besondere Ziele:** In einem Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollten besondere Leistungsziele ermittelt werden, die angesichts der aktuellen Lage in dem Stadtgebiet, die sich aus der Statusanalyse ergibt, realistisch und gleichzeitig im Hinblick auf die allgemeinen Ziele einer nachhaltigen urbanen Mobilität ehrgeizig sind.
- (6) **Zielvorgaben:** Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte messbare Zielvorgaben enthalten, die auf einer realistischen Bewertung der Ausgangslage und

der verfügbaren Ressourcen beruhen. Die Zielvorgaben sollten die besonderen Ziele des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität widerspiegeln.

### ***Ausgewogene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger***

Durch einen Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität wird eine ausgewogene Entwicklung aller betroffenen Verkehrsträger und gleichzeitig eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger gefördert. Der Plan enthält ein integriertes Paket technischer, infrastrukturpolitischer, maßnahmenorientierter und nicht verbindlicher Maßnahmen zur Verbesserung von Leistung und Kostenwirksamkeit im Hinblick auf das erklärte Hauptziel und die besonderen Ziele.

In der Regel dürften folgende Themen behandelt werden:

- a) Öffentliche Verkehrsmittel: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte eine Strategie zur Verbesserung von Qualität, Sicherheit sowie Integration und Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsdienste einschließlich Infrastrukturen, Fahrzeugen und Dienstleistungen enthalten.
- b) Nicht motorisierter Verkehr: Im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte darüber nachgedacht werden, wie Attraktivität und Sicherheit des Zufußgehens und Radfahrens gesteigert werden können. Die bestehende Infrastruktur sollte bewertet und erforderlichenfalls verbessert werden. Die Entwicklung neuer Infrastrukturen sollte nicht nur im Hinblick auf den motorisierten Verkehr ins Auge gefasst werden. Separate Infrastrukturen für Radfahrer und Fußgänger, durch die sie vom stark motorisierten Verkehr getrennt werden und ihre Fahrtstrecke verkürzt wird, sollten in Betracht gezogen werden, wo dies angebracht ist. Infrastrukturmaßnahmen sollten durch andere, sowohl technische als auch maßnahmenorientierte Maßnahmen und nicht verbindliche Maßnahmen ergänzt werden.
- c) Intermodalität: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte einen Beitrag zur besseren Integration der verschiedenen Verkehrsträger leisten und Maßnahmen ermitteln, die speziell auf die nahtlose und multimodale Gestaltung von Mobilität und Verkehr ausgerichtet sind.
- d) Sicherheit im Stadtverkehr: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit enthalten, die auf einer Analyse der wichtigsten Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und der Risikobereiche im betreffenden Stadtgebiet beruhen.
- e) Straßenverkehr (fließend und stationär): Was das Straßennetz und den motorisierten Verkehr betrifft, so sollte ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität den fließenden und den stationären Verkehr berücksichtigen. Die Maßnahmen sollten eine optimierte Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur und die Verbesserung der Lage an den ermittelten kritischen Punkten und der Gesamtlage zum Ziel haben. Das Potenzial der Umverteilung von Straßenfläche auf andere Verkehrsträger oder andere öffentliche Funktionen und Verwendungsarten, die nichts mit dem Verkehr zu tun haben, sollte untersucht werden.
- f) Stadtlogistik: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Stadtlogistik, einschließlich der städtischen Warenlieferverkehrs, bei gleichzeitiger Verringerung der externen Kosten, beispielsweise Treibhausgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen darlegen.

g) **Mobilitätsmanagement:** Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen enthalten, durch die eine Umstellung auf nachhaltigere Mobilitätsmuster gefördert wird. Bürger, Arbeitgeber, Schulen und andere relevante Akteure sollten aktiv beteiligt werden.

h) **Intelligente Verkehrssysteme:** Da IVS für alle Verkehrsträger und Mobilitätsdienste, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, eingesetzt werden können, unterstützen sie die Formulierung von Strategien sowie die Umsetzung und Überwachung der einzelnen im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität entworfenen Maßnahmen.

### ***Horizontale und vertikale Integration***

Die Entwicklung und Umsetzung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität erfolgt nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden. Die örtliche Planungsbehörde sollte angemessene Strukturen und Verfahren schaffen.

Die integrierte Planung und Durchführung umfasst

a) Dienststellenübergreifende Konsultation und Zusammenarbeit auf lokaler Ebene, um Kohärenz und Komplementarität des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität mit lokalen Strategien und Maßnahmen in verwandten Politikbereichen (wie Verkehr, Flächennutzung und Raumplanung, Gesundheit, soziale Dienste, Energie, Gesundheit, Bildung, Durchsetzung und polizeiliche Maßnahmen usw.) zu gewährleisten.

b) Die enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden i) auf den verschiedenen Verwaltungs- und Staatsebenen (z. B. Bezirk, Gemeinde, Großraum, Region und die Mitgliedstaaten) und ii) in benachbarten städtischen Gebieten. An diesem Austausch sollten insbesondere diejenigen Stellen und Behörden beteiligt sein, die für Verkehrs- und Mobilitätsdienste und -infrastrukturen zuständig sind, die sich im Stadtgebiet befinden oder dorthin führen.

c) Kenntnis und Berücksichtigung der relevanten politischen Ziele und Entwicklungen und/oder Verkehrspläne, die bereits bestehen oder derzeit entwickelt werden und sich auf das betreffende städtische Gebiet auswirken werden.

### ***Partizipatorischer Ansatz***

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität folgt einem transparenten und partizipatorischen Ansatz.

Die örtliche Planungsbehörde sollte die relevanten Akteure – Bürger, Vertreter der Zivilgesellschaft und wirtschaftliche Interessenträger – von Anfang an und während des gesamten Verfahrens in die Entwicklung und Umsetzung des Plans einbeziehen, um ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung zu gewährleisten.

### ***Überwachung, Überprüfung, Berichterstattung***

Die Umsetzung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte genau überwacht werden.

Die Fortschritte in Bezug auf das Hauptziel und die besonderen Ziele des Plans sowie die Einhaltung der Zielvorgaben sollten regelmäßig auf der Grundlage der ausgewählten Indikatoren bewertet werden. Geeignete Maßnahmen sollten getroffen werden, um den

rechtzeitigen Zugriff auf die einschlägigen Daten und Statistiken sicherzustellen. Ein Überwachungsbericht sollte die Grundlage der Überprüfung des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität bilden.

### *Qualitätssicherung*

Die lokalen Behörden sollten über geeignete Mechanismen verfügen, um die Qualität gewährleisten und bestätigen zu können, dass der Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität den Anforderungen des Konzepts für „Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität“ entspricht.