



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

BONNER BÜRO

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Referat Umweltfreundlicher Verkehr und
Nahverkehr
200, Rue de la Loi
B 1049 Brussels
tren-urbantransport@ec.europa.eu

DStGB
Bonner Büro

Marienstraße 6
12207 Berlin

August-Bebel-Allee 6
53175 Bonn

Telefon: 030-77307-0
Telefax: 030-77307-200

Telefon: **0228-95962-0**
Telefax: **0228-95962-22**

Internet: www.dstgb.de
E-Mail: dstgb@dstgb.de

E-Mail: dstgb_bonn@dstgb.de

Datum
14. März 2008

Aktenzeichen
IV.1

Bearbeiter /Telefon
/29
Uwe Zimmermann

Konsultationsbeitrag zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Verband von etwa 12.000 Städten und Gemeinden in Deutschland übermitteln wir Ihnen auf der Grundlage von Gremienbeschlüssen unseres Verbandes folgenden Beitrag zum Konsultationsverfahren zum Grünbuch „**Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt**“:

Wir betonen vorab, dass es im Grundsatz keine Regelungskompetenz der EU für den Bereich der kommunalen Verkehrspolitik gibt. Wir begrüßen, dass die EU-Kommission die Problematik örtlicher Verkehrsabläufe im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung diskutieren will und es so zu einer integrierten Betrachtung der Auswirkungen europäischer Entscheidungen auf örtliche Verkehrsfragen kommen kann. Die Kommunen in Deutschland beteiligen sich deshalb intensiv an der Diskussion des Grünbuches. Wir fordern, explizit mit den für die örtliche Verkehrspolitik zuständigen Städten und Gemeinden ein Konsultationsverfahren zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ und zu den weiteren Verfahrensabläufen durchzuführen.

Wir lehnen weiteren gesetzgeberische Maßnahmen der EU im Bereich des Stadtverkehrs ab und fordern, die Diskussion über das Grünbuch zu nutzen, um eine breite Evaluation der bereits erfolgten (gesetzgeberischen) Maßnahmen der EU mit Auswirkungen auf örtliche Verkehrsfragen umzusetzen und den Mehrwert dieser Maßnahmen darzulegen.

Zu einzelnen Aspekten und Fragestellungen des Grünbuchs:

2.1. Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt

1. Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden, um die Anstrengungen von Vorreiterstädten bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen anzuerkennen?

Der DStGB begrüßt die Idee, Anstrengungen bei der Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs hervorzuheben. Ein Kennzeichnungssystem ist dafür aber nicht die vorzugswürdige Lösung, denn es müsste die Vielfalt unterschiedlicher Voraussetzungen der Städte und Gemeinden in den Teilregionen Europas berücksichtigen. Damit wäre ein erheblicher bürokratischer Aufwand bei der Feststellung der Grundlagen und der Beobachtung der Fortschritte verbunden.

Sinnvoll könnte es sein, wenn die EU einen jährlichen Wettbewerb mit der Auszeichnung besonders hervorzuhebender Maßnahmen durchführen würde. Die Förderung von Erfahrungsaustausch der interessierten Städte und Gemeinden wäre im Übrigen ebenfalls sinnvoll.

2. Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um Gehen und Radfahren als echte Alternativen zum Auto zu fördern?

Die Erfahrungen in Deutschland haben gezeigt, dass die Einführung von Fußgängerzonen die Attraktivität des Zufußgehens erhöhen kann. Die Schaffung von besonderen Wegeverbindungen, die auf die Besonderheiten der Fortbewegungsart Zufußgehen und Radfahren Rücksicht nehmen (Fußwegenetze, Radwegenetze), haben sich ebenfalls bewährt. Eine Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist dann nicht nötig, wenn die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs als gleichwertig anerkannt und berücksichtigt werden. Das gilt hinsichtlich der Kontrolle und Sanktion von „geringfügigen“ Verkehrsverstößen wie kurzfristigem Parken auf Geh- und Radwegen, ebenso, wie für die Pflege und Unterhaltung der Wege (z. B. unterbleibt oft der Winterdienst auf Radwegen).

Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

3. Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern in Städten zu fördern?

Die Förderung intermodaler Verkehrsangebote (Umsteigebeziehungen von öffentlichen Verkehrsdiensten mit individuellem Verkehr, Bahn oder Bus mit Radfahren etc.) leistet viel, um die Wahlfreiheit bei der Mobilität zu erhöhen. Zusätzlich sollte die Möglichkeit bestehen, dass örtliche Behörden öffentliche Verkehrsflächen für öffentlich zugängliche Formen des Individualverkehrs (car-sharing) vorbehalten.

Hilfreich können auch Nahverkehrspläne der für Verkehr zuständigen örtlichen und ggfls. regionalen Behörden sein. In Deutschland sind die Kommunen verpflichtet, Nahverkehrspläne aufzustellen, in denen die Ist-Situation und die beabsichtigte Ent-

wicklung des (öffentlichen) Verkehrs dargestellt wird. Dies trägt zu mehr Transparenz hinsichtlich der Angebotsentwicklung bei.

Wir möchten darüber hinaus auf die im deutschen Straßenverkehrsrecht vorgesehenen Möglichkeiten aufmerksam machen, dann Verkehrsbeschränkungen durch die lokalen Verkehrsbehörden anzuordnen, wenn der Verkehr Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, des Umwelt- oder des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung beeinträchtigt.

Ergänzend empfehlen wir, dass Maßnahmen im Bereich der Raumordnung, der Raumplanung und der regionalen Wirtschaftsförderung daraufhin geprüft werden, inwieweit sie es den Menschen ermöglichen, nahräumlich zu wohnen, zu arbeiten und einzukaufen. Die restriktive Zulassung neuer Gewerbe- und Wohngebiete außerhalb der Ballungsgebiete und von städtischen Gebieten zur Vermeidung von „Zersiedelung“ kann kontraproduktiv sein. Sie zwingt Arbeitnehmer oft zu langen und wachsenden Pendlerwegen und zur weiteren Nutzung von PKW.

Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

2.2. Hin zu grüneren Städten

4. Wie könnte die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien im Nahverkehr weiter ausgebaut werden?

Die Beschaffungsförderung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen wäre eine Möglichkeit, die Nutzung entsprechender Fahrzeuge bei Verkehrsunternehmen zu fördern. Besondere Aufmerksamkeit sollte dann dem Aufbau einer (Tankstellen) Infrastruktur für die Versorgung der Fahrzeuge mit nachhaltigen bzw. Treibstoffen mit geringen lokalen Emissionen wie Erdgas oder Wasserstoff gelten.

5. Wie könnte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?

Die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen ist nach dem gelten Vergaberecht bereits möglich. Weitergehende rechtliche Regelungen sind daher nicht nötig und werden von uns abgelehnt. Nachhaltige Fahrzeugtechnologie sollte sich nicht auf den Bereich des öffentlichen Verkehrs beschränken, sondern auch in der privaten Nutzung Verbreitung finden.

6. Sollten für die Festlegung „grüner Zonen“ und damit zusammenhängender Verkehrsbeschränkungen Kriterien oder Leitlinien herausgegeben werden? Auf welche Weise lässt sich ihre Vereinbarkeit mit einem ungehinderten Verkehr am besten sicherstellen? Gibt es Probleme bei der grenzübergreifenden Durchsetzung lokaler Bestimmungen für „grüne Zonen“?

Der DStGB steht „grünen Zonen“ im Allgemeinen kritisch gegenüber, sofern damit die Erwartung verbunden wird, dass mit ihnen verkehrsbedingte Umweltbelastungen (namentlich die Feinstaubbelastung) dauerhaft reduziert werden könnten. Die tat-

sächlich messbaren Effekte sind gering und können durch unbeeinflussbare Faktoren wie Windrichtung und Windstärke vollständig aufgehoben werden. Problematisch sind „grüne Zonen“ auch insoweit, als sie Verkehr oft nur verlagern, nicht aber vermeiden. Der „Erfolg“ von Verlagerungen wäre eine Belastung von bislang weniger durch Verkehr beeinträchtigten Menschen. Das ist nicht nachhaltig.

Jedenfalls spielt der Verkehrsfluss für die wirtschaftlichen Funktionen der Städte eine große Rolle. Wirtschaftsverkehr ist für die Belieferung von gewerblichen Einrichtungen und Verkaufseinrichtungen, die Erbringung von Dienstleistungen und das soziale und kulturelle Leben unverzichtbar. Verstärkte Anstrengungen sollten deshalb hinsichtlich der Implementation von Güterverkehrskonzepten und von Mobilitätsmanagement unternommen werden.

Ein europäischer Erfahrungsaustausch scheint hier angebracht. Die EU könnte zudem Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

7. Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise weiter gefördert werden?

Elementar ist die Aufnahme des Themas „umweltfreundliche Fahrweise“ in die Fahrausbildung. Darüber hinaus können wir uns vorstellen, dass eine Öffentlichkeitskampagne wirksam sein könnte.

2.3. Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr

8. Sollten bessere Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende entwickelt und gefördert werden?

Verlässliche, erreichbare und klare Informationen über das Verkehrsmittelangebot bei städtischen und regionalen Verkehren sind die Voraussetzungen für eine bewusste Verkehrsmittelwahl. Die Verbesserung entsprechender Informationsdienste ist daher wünschenswert. Dies bezieht sich sowohl auf ständig verfügbare Linienverkehrsdienste, als auch auf Sonderverkehre (z.B. Theaterverkehre, Sport- oder andere Großereignisse, Messen, etc.).

Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

9. Werden weitere Maßnahmen benötigt, um die Normung von Schnittstellen und die Interoperabilität von IVS-Anwendungen in Städten zu gewährleisten? Welche Anwendungen sollten bei diesen Maßnahmen Vorrang genießen?

Der DStGB unterstützt die Nutzung von modernen intelligenten Verkehrssystemen (IVS) weil sie einen erheblichen Zusatznutzen bei der Verbesserung der Intermodalität von Verkehren haben. Vorrang sollte die Entwicklung von Nachfrage gesteuerten Anwendungen haben. Die Erwartungshaltung an IVS sollte jedoch realistisch bleiben

und darf nicht die Kompetenzen der örtlichen Verkehrsbehörden und der lokalen Politik zur Lenkung und Gestaltung der Verkehrspolitik verdrängen. Eine EU-Normung und Standardisierung aber lehnen wir ab. Diese hätte keinen Mehrwert und wäre mit der örtlichen Entscheidungs- und Handlungshoheit unvereinbar.

10. Wie kann hinsichtlich IVS der Austausch von Informationen und vorbildlichen Praktiken zwischen allen Beteiligten verbessert werden?

Die EU sollte den Erfahrungsaustausch unterstützen. Besondere Bedeutung sollte bei der Entwicklung neuer Techniken der Aspekt der Interoperabilität mit anderen Technologiesystemen haben.

2.4. Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr

11. Wie kann die Qualität des kollektiven Verkehrs in den Städten Europas verbessert werden?

Die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) kann durch verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen verbessert werden. Wir begrüßen daher die neue EU-Nahverkehrsverordnung 1370/2007. Insbesondere die darin vorgesehene Möglichkeit der lokalen Behörden, im Bedarfsfall zwischen der Vergabe von Leistungen im Wege einer Ausschreibung oder der Erbringung entsprechender Verkehrsdienste mit eigenen Unternehmen oder der Direktvergabe an ein Unternehmen zu wählen, stellt sicher, dass die örtlich beste Lösung gewählt werden kann. Bedarf für bessere Regelungen besteht allerdings noch in der Frage, wie die Kommunen rechtssicher interkommunal kooperieren können. Hier verunsichern die europäischen Regelungen, weil die angebotenen Möglichkeiten der interkommunalen Kooperation an der kommunalen Praxis und der Notwendigkeit vorbeigehen. Damit verschenken die Regelungen zum Binnenmarkt Möglichkeiten, zum Nutzen der Bürger ökonomisch effiziente Lösungen zu realisieren. Damit wird europäischer Mehrwert verschenkt.

Eine weitere Voraussetzung ist sicher eine Aufgaben angemessene finanzielle Ausstattung der Städte und Gemeinden. Die Mitgliedsstaaten sollten für eine angemessene Finanzierung dieser Aufgaben sorgen. Dann können die Kommunen, denen diese Aufgabe obliegt, qualitativ hochwertige und vernetzte Verkehrsangebote beschaffen oder erbringen.

12. Sollte die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr gefördert werden?

Die Bereitstellung gesonderter Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr kann dazu beitragen, diesen zu beschleunigen und verlässlicher zu machen. Insoweit sollten entsprechende Maßnahmen gefördert werden. In der Praxis sind diese gesonderten Spuren in Deutschland seit langem üblich. Allerdings sollten die lokalen Verkehrsbehörden die Entscheidung darüber treffen, auf welchen Strecken besondere Fahrspuren bereitgestellt werden und für welche Zeiten. Ohnehin liegt die Zuständigkeit zur Regelung dieser Maßnahme bei den Mitgliedsstaaten.

Ergänzend müssen die Kommunen auch die Möglichkeit der Kontrolle haben, ob die Bereitstellung für öffentliche Verkehre respektiert wird. Die Erfahrung in Deutschland mit entsprechenden Fahrspuren zeigt, dass eine Kontrolle erforderlich ist. Die Rolle der EU sollte daher sein, die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsverstößen zu vereinfachen. Weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

13. Besteht die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen?

Eine europäische Charta der Fahrgastrechte wäre kaum geeignet, die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsangebote zu fördern. Das Verkehrsgeschehen ist stark lokal bedingt, ebenso die Bedingungen der Inanspruchnahme. Der ÖPNV ist insoweit nicht mit regelmäßig grenzüberschreitend erbrachten Verkehrsdienstleistungen wie der Eisenbahn oder dem Flugverkehr zu vergleichen.

14. Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Personen- und Güterverkehr in Forschung und städtischer Mobilitätsplanung besser zu integrieren?

Wie schon erwähnt (Frage 6) ist der wirtschafts- und Güterverkehr von vitaler Bedeutung. Dabei muss die Erfahrung in Betracht gezogen werden, dass die Speditionen und die Empfänger von Lieferungen (vor allem Warenhäuser) nicht bereit sind, gemeinsame Lieferkonzepte auszufüllen, wenn sie nicht mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden. Wir müssen die Frage stellen, ob die öffentlichen Haushalte dauerhaft mit einem neuen Subventionstatbestand belastet werden sollten.

Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

15. Wie kann eine bessere Koordinierung zwischen dem Nah- und Regionalverkehr und der Flächennutzungsplanung erreicht werden? Welche Art von Organisationsstruktur könnte geeignet sein?

Eine bessere Vernetzung ist erstrebenswert und kann erreicht werden, wenn die beteiligten Planungspartner ihre jeweiligen eigenen Interessen auf gleicher Augenhöhe vertreten können, also nicht die Interessen einzelner Städte und Gemeinden von vornherein einem übergeordneten Ziel untergeordnet werden. Bei der Vernetzung der Planung sollte besonders darauf geachtet werden, dass sektoral alle betroffenen Politikbereiche berücksichtigt werden (Verkehrsplanung, Raumplanung, Bauleitplanung, Wirtschaftspolitik etc.).

Wichtig ist, dass vor allem wegen der demografischen Entwicklung die Bedeutung der interkommunalen Zusammenarbeit wie auch öffentlich-privater Partnerschaften für den Erhalt und Ausbau der öffentlichen Infrastruktur zunehmen wird. Dies gilt auch und gerade für die Verkehrsinfrastruktur. Hier stellen die europäischen Rechtsvorgaben aber ein großes Problem dar, die mit Blick auf die kommunalen Bedürfnisse und Entscheidungszuständigkeiten reformiert werden müssen.

Die EU sollte sich wegen der subsidiären Eigenschaft der Aufgabe darauf beschränken, die Mitgliedsstaaten zu ermutigen den Kommunen möglichst weitgehende Planungskompetenzen zuzubilligen. Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

2.5. Hin zu einem sicheren Nahverkehr

16. Welche weiteren Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Städten zu helfen, die Herausforderungen bei der Straßenverkehrssicherheit und bei der persönlichen Sicherheit im Nahverkehr zu meistern?

Die Verkehrssicherheit ist stark von lokalen Gegebenheiten abhängig und wird von örtlichen Bedingungen beeinflusst. Deshalb liegt die vorrangige Aufgabenzuständigkeit zu Recht bei den lokalen Behörden. Diese reagieren mit örtlichen Kontrollen, um erkannte Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Die Rolle der EU liegt daher eher bei der Definition von technischen Fahrzeugstandards der Fahrzeugsicherheit, bei Kampagnen zur Verbesserung der Sensibilität der Verkehrsteilnehmer für die Verkehrssicherheit und der Ermöglichung von Erfahrungsaustauschen. Gegebenenfalls kann sich die EU auch bei der Schaffung von Infrastrukturstandards bei Transeuropäischen Netzen einbringen.

17. Wie können Betreiber und Bürger besser über das Potenzial eines fortgeschrittenen Infrastrukturmanagements und fortgeschrittener Fahrzeugtechnologien für die Sicherheit informiert werden?

18. Sollten automatische Radarkameras entwickelt werden, die an das Stadtumfeld angepasst sind, und sollte ihr Einsatz gefördert werden?

19. Ist die Videoüberwachung ein geeignetes Werkzeug zur Gewährleistung der Sicherheit im Nahverkehr?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet. Es besteht die Erfahrung, dass fest installierte Radarkameras nur eine punktuelle Wirkung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten ausüben. Sie sind daher geeignet, die Geschwindigkeit bei besonderen Unfallschwerpunkten abzusenken, nicht aber das Geschwindigkeitsniveau auf einer längeren Strecke. Daran ändert auch eine Anpassung der Kameras an das Stadtumfeld (Tarnung) nichts. Erfolgversprechender ist die Anwendung mobiler Radargeräte, weil sie es erlaubt, Anlass bezogen Ermahnungen der Verkehrsteilnehmer durch die Polizei auszusprechen. Eine dauerhafte Videoüberwachung begegnet Bedenken hinsichtlich der Gewährleistung des Datenschutzes.

Hervorzuheben ist die kommunale und regionale Entscheidungszuständigkeit für diese Fragen. Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

3. SCHAFFUNG EINER NEUEN KULTUR DER MOBILITÄT IN DER STADT

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

Selbstverständlich müssen die Beteiligten zusammenarbeiten, wenn sie eine neue Mobilitätskultur schaffen wollen. Die Art der Zusammenarbeit sollte direkt und Projekt bezogen sein. Eine Institutionalisierung in Form einer Beobachtungsstelle halten wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für vorteilhaft, da noch keine ausreichende Einigkeit der beteiligten Partner über das Ausmaß der Zusammenarbeit und die konkrete Zielsetzung besteht.

Es könnte zwar von Interesse sein, einheitliche europäische Daten zur Verkehrssicherheit zu haben, aber die Aussagekraft derartiger Daten wäre gering, weil die Ursachen und Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung von Unfällen in hohem Maße von lokalen Umständen abhängen (Fragen 16, 18, 19). Selbst für europaweit vergleichbare Aspekte wie zum Beispiel die Ursächlichkeit von Alkoholkonsum bei Unfällen gibt es keine vergleichbaren Voraussetzungen. Die Regelungen zu zulässigen Alkoholblutwerten sind nicht harmonisiert.

Eine Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit müsste zudem regelmäßig informiert werden. Das führt zu einem erheblichen Bürokratieaufwand, um dann Daten zu haben, die nicht vergleichbar sind und aus denen keine allgemeingültigen Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden könnten.

Eine Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit lehnen wir daher ab.

4. FINANZIELLE MITTEL

21. Wie könnten vorhandene Finanzinstrumente wie Struktur- und Kohäsionsfonds kohärent und besser genutzt werden, um einen integrierten und nachhaltigen Nahverkehr zu unterstützen?

Die Fördermittel im Rahmen der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds können auch für Verkehrsprojekte eingesetzt werden. Das begrüßen wir. Es liegt allerdings in der Kompetenz der Mitgliedsstaaten, durch die operationellen Programme eine ausgewogene und für die Bedarfe der Regionen angemessene Schwerpunktsetzung vorzunehmen. Wir sehen uns nicht in der Lage, einen Aspekt möglicher Förderung gegenüber und zu Lasten anderer Aspekte vorzuziehen und empfehlen der EU Kommission, dies ebenfalls nicht zu tun. Allenfalls im Rahmen von Zwischenberichten könnte auf die Verwendung von Mitteln für Projekte des städtischen Verkehrs eingegangen werden.

22. Wie könnten wirtschaftliche Instrumente, insbesondere marktgestützte Instrumente, einen umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr unterstützen?

Auf die verschiedenen Möglichkeiten der Förderung und Unterstützung von der Beschaffungsförderung für Fahrzeuge bis zur Vereinfachung der interkommunalen Kooperation sind wir in den einschlägigen Fragen bereits eingegangen.

Grundvoraussetzung bleibt aber eine auskömmliche und angemessene Finanzierung der Städte und Gemeinden, damit diese ihre Aufgaben im gebotenen Umfang wahrnehmen können. Weitere, europäische Förderung kann nur ergänzend sinnvoll sein. Sie kann nicht aufgabenadäquat die Finanzierung durch die zuständigen Behörden ersetzen.

23. Wie könnten gezielte Forschungsmaßnahmen dazu beitragen, stadttypische Einschränkungen in die Verkehrsentwicklung in der Stadt zu integrieren?

24. Sollten Städte darin bestärkt werden, Stadtmautgebühren zu erheben? Besteht die Notwendigkeit, einen allgemeinen Rahmen und/oder Leitlinien für Stadtmautgebühren festzulegen? Sollten die Erträge zweckgebunden zur Verbesserung des kollektiven Nahverkehrs verwendet werden? Sollten externe Kosten internalisiert werden?

Wie einige Beispiele zeigen, können Städte bereits Gebühren erheben. Ob das sinnvoll ist, kann nur in den betreffenden Städten und Stadtregionen entschieden werden. Die EU sollte nicht durch gezielte Öffentlichkeits- oder politische Kampagnen dazu beitragen, dass die Erhebung von Stadtmautgebühren eine Option für symbolische Politikgestaltung wird. Zudem müssen die mittelfristigen Auswirkungen für das Verkehrsgeschehen, die wirtschaftlichen Tätigkeiten und die Flächeninanspruchnahme gerade auch im Umfeld der Städte die Mautgebühren erheben, sorgfältig abgeschätzt werden.

Sollten sich die Städte entscheiden, Mautgebühren zu erheben, so muss es den demokratisch gewählten politischen Vertretungen überlassen bleiben zu entscheiden, wie die Einnahmen verwendet werden sollen. Es ist ein gutes Prinzip parlamentarischer Kontrolle, dass die Parlamente bestimmen, für welche Zwecke Einnahmen verwendet werden. In diese Entscheidungshoheit sollte nicht durch Zweckbindungen eingegriffen werden, zumal eine klare Zuordnung des Aufkommens zu notwendigen Investitionen oft nicht möglich ist. Ein europäisches System/Rahmen für Straßenbenutzungsgebühren lehnen wir ab, dieses wäre mit dem Subsidiaritätsprinzip unvereinbar.

In jedem Falle ist eine sachgerechte und konsequente Internalisierung externer Kosten des Verkehrs vorzugswürdig.

25. Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs längerfristig bieten?

Europäische Förderung kann dazu beitragen, dass sich emissionsarme Fahrzeuge schneller verbreiten. Die EU könnte hier Forschung und Entwicklung fördern, der Ausbau der Infrastruktur kann Gegenstand der regionalisierten EU-Strukturpolitik sein, weitergehende Handlungsoptionen und vor allem Zuständigkeiten der EU für die Fragen sind für uns bei diesem Thema aber nicht zu erkennen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Uwe Zimmermann'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Uwe Zimmermann