

# STÄDTISCHE MOBILITÄT „MOBIL SEIN IN DER STADT“

POSITIONSPAPIER DER  
SOZIALDEMOKRATISCHEN FRAKTION



**SPE**

Sozialdemokratische Fraktion  
im Europäischen Parlament



*In Zeiten des Klimawandels, steigender Energiepreise und anderer Probleme brauchen wir neue Perspektiven dafür, wie wir leben und wie wir uns vorwärts bewegen. Heute leben die meisten von uns in Städten, und wir bewegen uns in Autos, doch wird uns zunehmend bewusst, dass wir unsere Gewohnheiten ändern müssen, wenn wir uns dem Problem der globalen Erwärmung annehmen möchten. In dieser Broschüre geht es um die „Mobilität in der Stadt“. Die „Mobilität in der Stadt“ umfasst eine Reihe von Aspekten in den Bereichen Verkehr, Umwelt, soziale und wirtschaftliche Entwicklung, Raum- und Stadtplanung, Beschäftigung und Wohnen und setzt den Schwerpunkt auf die Festlegung klarer Ziele zur Verringerung der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung, Verkehrsüberlastung, Lärmemissionen und Verkehrsunfällen. Die Sozialdemokraten Europas sind sich dieser Probleme bewusst und suchen nach Lösungen dafür. Diese zielorientierte Veröffentlichung bietet einen Überblick über unsere Vorstellungen zur Verbesserung unserer städtischen Umwelt.*



**Brian SIMPSON**, Koordinator der SPE im Verkehrsausschuss

Februar 2009



Die Europäische Kommission hat ein Grünbuch zum Stadtverkehr veröffentlicht. Die Vorlage eines Aktionsplans zur städtischen Mobilität ist in Vorbereitung. Die Sozialdemokratische Fraktion im Europäischen Parlament begrüßt diese Initiative. Die Zukunftsfähigkeit Europas und seine Fähigkeit, Probleme wie Klimawandel, Energieeffizienz und demografischen Wandel zu bewältigen, wird einzig und allein davon abhängen, ob seine städtischen Ballungszentren in der Lage sind, diesen Problemen wirksam zu begegnen. Eine nachhaltige Entwicklung in Europa ist nur möglich, wenn sich seine Städte nachhaltig entwickeln. In dieser Broschüre skizziert die **Sozialdemokratische Fraktion** des Europäischen Parlaments ihre politischen Prioritäten im Bereich der städtischen Mobilität.

*Die EU muss **mit Blick auf die städtische Mobilität** einen **integrierten, langfristigen Ansatz** verfolgen. Städtische Mobilität ist ein komplexer Bereich, der viele Themenfelder berührt. Behörden in den Bereichen Verkehr, Umwelt, wirtschaftliche und soziale Entwicklung, Stadtplanung, Beschäftigung und Wohnen müssen deshalb mit sozialen Organisationen und Unternehmen zusammenarbeiten, um einen umfassenden Ansatz in Bezug auf die städtische Mobilität zu entwickeln. Alle Regierungsebenen müssen an diesem Prozess beteiligt werden. Erforderlich ist eine Zusammenarbeit der Regierungen auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene. **Die EU muss ein wichtiger Partner und Vermittler sein. Dabei muss sie das „Subsidiaritätsprinzip“ (nach dem Entscheidungen auf einer möglichst bürgernahen Ebene getroffen werden sollten) selbstverständlich einhalten und sich gegebenenfalls für eine enge Zusammenarbeit einsetzen.***

*Europa muss **klare Ziele** für die Beseitigung der wichtigsten Probleme im Zusammenhang mit städtischer Mobilität festlegen. Es bedarf einer **klaren Agenda zur Reduzierung von verkehrsbedingter Umweltverschmutzung, Staus, Lärm und Verkehrsunfällen.** Die*

Nutzung privater Pkw sollte verringert werden. Die Städte müssen eine integrierte intermodale bzw. allgemeinverträgliche Politik verfolgen, die Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang vor allen anderen Verkehrsträgern einräumt.

Um diese Ziele zu erreichen, muss jede Stadt einen langfristigen **nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan** ausarbeiten. Diese Pläne sollten auch den Mobilitätsbedarf von älteren, behinderten und sozial benachteiligten Menschen berücksichtigen. Grundsatz sollte der Zugang zur Mobilität für alle sein.

Dies erfordert vor allem eine gründliche Forschung: Jede Stadt muss den spezifischen Mobilitätsbedarf schutzbedürftiger Bürger untersuchen und den Ergebnissen entsprechend handeln. Aufgabe der EU ist der Austausch bewährter Praktiken in diesem Bereich und gegebenenfalls die Einbringung von Gesetzesinitiativen, um sicherzustellen, dass alle Bürger unabhängig von Faktoren wie Alter, Gesundheit oder Einkommen die Möglichkeit haben, mobil zu sein.

**Ferner muss eine Strategie zur Verteilung von Waren und Dienstleistungen in Städten** in die nachhaltigen städtischen Mobilitätspläne einbezogen werden. Die intelligente Planung städtischer Logistikleistungen ist ein entscheidender Faktor für die Funktionsfähigkeit solcher Pläne.

Das **Sammeln von Daten** über städtische Mobilität **und Benchmarking** ist für Behörden in ganz Europa von wesentlicher Bedeutung, da diese es ihnen ermöglichen, den Gebrauch privater Pkw, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, den Fußgänger- und Radverkehr, die Planung, die Energieeffizienz und andere ökologische, soziale und wirtschaftliche Parameter, die für die Entwicklung politischer Maßnahmen benötigt werden, miteinander zu vergleichen. Die Sozialdemokratische Fraktion fordert eine angemessene Vernetzung und den Austausch bewährter Praktiken im Bereich der städtischen Mobilität.

Um zusätzlichen hohen Verwaltungsaufwand und Bürokratie für ihre Städte zu vermeiden, muss die EU sich so stark wie möglich auf Informationen von bereits bestehenden Quellen und Einrichtungen wie der Europäischen Umweltagentur in Kopenhagen und dem Statistischen Amt der europäischen Gemeinschaften stützen. Die Erhebung von Informationen über die städtische Mobilität muss effizient sein. So kann eine **„Europäische Plattform für Städtische Mobilität“** den Bürgern und politischen Entscheidungsträgern einen einfachen Zugang zu diesen wichtigen Informationen gewähren.

Europa muss **sich stärker dafür einsetzen, technische Lösungen** für einen umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Stadtverkehr **einzuführen**. Ein Hauptziel sollte die Schaffung eines realen Marktes für umweltfreundliche und leise Fahrzeuge und intelligente Verkehrssysteme sein, damit bestehende Innovationen auf breiter Ebene übernommen werden. Bestehende Anreize für Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet müssen beibehalten und verstärkt werden.

Die Sozialdemokratische Fraktion fordert einen **kreativen Ansatz zur Finanzierung städtischer Mobilität** aus unterschiedlichen Quellen. Dieser Ansatz muss sich auf die Optimierung bestehender EU-Finanzmittel und EU-Rechtsinstrumente stützen, um Investitionen in einen nachhaltigen Stadtverkehr zu erleichtern, und Fonds nutzen, die sich als wirksam erwiesen haben, etwa den Strukturfonds und den Kohäsionsfonds. Für die städtische Mobilität sollte zwar ein gesonderter Fonds eingerichtet werden, dabei sollte die EU jedoch die Schaffung neuer Finanzstrukturen vermeiden, um die Zusammenarbeit und die gemeinsame Nutzung bewährter Praktiken im Bereich der städtischen Mobilität zu fördern und zu erleichtern.

Um die Wirksamkeit der Beschlussfassung zu steigern, müssen in allen Teilen der Europäischen Kommission **Berater für städtische Mobilität** tätig werden, die sich mit den die städtische Mobilität betreffenden Rechtsvorschriften, beispielsweise im Bereich der Verkehrs-, Umwelt- und Regionalpolitik, befassen.

Wie bereits im Bereich des Eisenbahn- und Luftverkehrs muss die EU **Fahrgastrechte im öffentlichen Nahverkehr garantieren**. Außerdem kann sie in den Bereichen **Qualitätsstandards im öffentlichen Nahverkehr und Rechte behinderter Fahrgäste Rechtsvorschriften erlassen**.

Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt das Konzept eines **Mobilitätsplans für Unternehmen**. Unternehmen sollten Pläne erstellen, nach denen ihre Beschäftigten sowohl im Dienste der Nutzer als auch der Unternehmen ihre Arbeit so schnell, so nachhaltig und so sicher wie möglich verrichten.

# Wie können wir den städtischen Verkehr verbessern, um den Klimawandel zu bekämpfen und die Zielsetzungen der Lissabon-Strategie zu erreichen?

## Wo liegen die Hauptprobleme?

Europa ist ein stark verstäderteter Kontinent. Mehr als 60 Prozent der europäischen Bürger leben in Städten. Fast 85 Prozent des BIP der EU wird in Städten erwirtschaftet. Die meisten dieser Städte wurden erbaut und entworfen, bevor der private Pkw-Verkehr, der moderne Verkehr und die Verstädterungsprozesse in Gang kamen. Der hohe Verstädterungsgrad und der Anstieg bei der Nutzung und dem Besitz von Pkw durch immer mehr wohlhabende Bürger verursachen große Probleme:

- Die meisten Städte sind von **Staus** betroffen. Schätzungsweise 100 Milliarden Euro (etwa ein Prozent des BIP der EU) kosten diese Staus pro Jahr. Für den Zeitraum zwischen 2000 und 2020 wird ein Anstieg des Straßenverkehrs um 36 Prozent vorausgesagt<sup>1</sup>; das Stauproblem wird sich also weiter verschärfen.
- Städte sind am stärksten von **Umweltverschmutzung** betroffen. Der Stadtverkehr verursacht 40 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 Prozent aller anderen Verkehrsemissionen, was zu Smog und anderen Problemen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung führt. Der Straßen-

<sup>1</sup> Zahlen bereitgestellt von der Europäischen Umweltagentur.

verkehr ist außerdem eine Hauptquelle für **Lärm**, der die Gesundheit der Bürger schädigen kann.

- Die **Sicherheit** stellt ein weiteres großes Problem dar: Jeder dritte schwere Verkehrsunfall ereignet sich in städtischen Gebieten. Die EU hat die Zahl der jährlichen Verkehrstoten auf etwa 43 000 gesenkt. Dennoch steht entspricht dies weiterhin nicht dem im Weißbuch der Kommission von 2001 zur Verkehrspolitik<sup>2</sup> ausgegebenen Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 auf 25 000 zu senken.

Probleme im Zusammenhang mit städtischer Mobilität stellen daher ein Hindernis für das Erreichen der Ziele der Lissabon-Agenda in Bezug auf das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen dar. **Außerdem tragen Städte in hohem Maß zum Klimawandel bei und spielen daher in den EU-Strategien zur Senkung der Treibhausgasemissionen eine wichtige Rolle.** Viele Gefahren für die öffentliche Gesundheit und Sicherheit könnten folglich durch eine wirksame Politik für die Mobilität in der Stadt reduziert werden.

Eines der Hauptprobleme städtischer Mobilität sind **private Pkw**. Obwohl die meisten europäischen Städte über gut ausgebaute öffentliche Nahverkehrssysteme verfügen, die es den Menschen ermöglichen, auf einfache Weise von einem Punkt der Stadt an einen anderen zu gelangen, fahren immer noch viele Bürger mit dem eigenen Pkw zur Arbeit oder in die Stadt. Der Pkw ist mit Abstand vorherrschendes Verkehrsmittel in der Stadt: auf ihn entfallen etwa 75 Prozent der in europäischen Ballungsgebieten zurückgelegten Kilometer. Pkw verursachen so viele Staus, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in einigen europäischen Städten in verkehrsstarken Zeiten niedriger ist als zur Zeit der Pferdekutschen. Der Anstieg in der Pkw-Nutzung hat zu Sicherheits- und Gesundheitsproblemen sowie zu einer chronischen Unterfinanzierung des öffentlichen Nahverkehrs geführt.

Das Problem des **städtischen Frachtverkehrs** wird ebenfalls unterschätzt. Rund 40 Prozent aller Fahrzeuge außer Pkw werden für Dienstleistungen genutzt. Ein Gutteil dieser Fahrzeuge wird zur Verteilung von Waren in den Städten eingesetzt.

Einige kreative Städte haben diese Probleme sehr wirksam gelöst und so mehr Arbeitsplätze, gesündere Lebensbedingungen und eine angenehmere städtische Umwelt geschaffen. An diesen bewährten Praktiken müssen auch andere europäische Städte teilhaben können. Die Europäische Union fördert und erleichtert diese kreativen Lösungswege und die gemeinsame Nutzung bewährter Praktiken.

# Wie können wir einen maßgeschneiderten, umfassenden EU-Ansatz in bezug auf die städtische Mobilität entwickeln?

Die Hauptziele der Sozialdemokratischen Fraktion in diesem Bereich lauten wie folgt:

- **Reduzierung von Staus** und Verbesserung der Mobilität, um gemäß der Lissabon-Agenda das Wachstum zu fördern und Arbeitsplätze zu schaffen,
- **Bekämpfung von Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Lärm und anderen Umweltproblemen**, die durch den Straßenverkehr verursacht werden, im Rahmen des Göteborg-Abkommens, des EU-Aktionsplans zum Klimawandel und anderer Initiativen. Das Wachstum des Stadtverkehrs muss von seinen negativen Umweltauswirkungen abgekoppelt werden,
- **Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit** und Verhinderung von Unfällen mit Todesfolge,
- **Verbesserung der Mobilität benachteiligter Bürger** und Verbesserung der Lebensqualität von Stadtbewohnern.

Im März 2008 hatte die Kommission alle Interessenvertreter angehört. Das Europäische Parlament hat als Reaktion auf das Grünbuch der Kommission einen Initiativbericht erstellt. Die Sozialdemokratische Fraktion hat diese Gelegenheit dazu genutzt, mit Blick auf den ursprünglich für Ende 2008 vorgesehenen Aktionsplan der Kommission zur städtischen Mobilität, eine Agenda zur städtischen Mobilität aufzustellen.

In Ermangelung eines Aktionsplans der Kommission sind die sozialdemokratischen Mitglieder des Transportausschusses tätig geworden und haben einen Berichterstatter für einen Aktionsplan zur städtischen Mobilität ernannt.



# Welche Rolle spielen Regionen, Städte und Gemeinden und die EU in diesem Prozess?

Da es sich bei der städtischen Mobilität um eine sehr komplexe Angelegenheit handelt, die ein breites Spektrum von Politikfeldern umfasst, wäre es sinnvoll, **eine Liste darüber zu erstellen, welche Maßnahmen die EU ergreifen kann und welche sie nicht ergreifen kann.** Die Sozialdemokratische Fraktion ist der Auffassung, dass Europa in den Bereichen eine Rolle spielt, in denen die Mitgliedstaaten von der Zusammenarbeit im Rahmen der EU profitieren. Wenn es dagegen klar ist, dass Probleme besser auf lokaler Ebene zu lösen sind, muss das Subsidiaritätsprinzip angewandt werden.

*Die wichtigste Botschaft ist vor diesem Hintergrund die Forderung nach **inem integrierten Ansatz**, der alle Regierungsebenen umfasst. Die Städte müssen mit den Regionen, den nationalen Regierungen und der EU zusammenarbeiten, um die wichtigsten Probleme im Zusammenhang mit städtischer Mobilität zu lösen. Es ist wichtig, dass die EU-Institutionen **eine eindeutige Auflistung der Zuständigkeiten und Initiativen der EU im Bereich der städtischen Mobilität** vorlegen. Die EU sollte beispielsweise eine Datenbank erstellen, in die alle zurzeit erfolgreichen regionalen, städtischen und lokalen Initiativen in diesem Bereich aufgenommen werden, um die Nutzung bewährter Praktiken weiter zu erleichtern.*

Außerdem ist eine Rationalisierung und bessere Koordinierung der bestehenden Rechtsvorschriften erforderlich. Zahlreiche EU-Rechtsvorschriften, die die städtische Mobilität betreffen, wie die Richtlinien zur Luftqualität<sup>3</sup>, die Bestimmungen des Vertrags zu Wettbewerb, staatlichen Beihilfen und öffentlicher Auftragsvergabe, und die Umweltlärmmrichtlinie<sup>4</sup>, müssen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um einen nachhaltigeren Stadtverkehr zu fördern.

<sup>3</sup> Richtlinie 96/62/EG des Rates, Richtlinie 1999/30/EG des Rates, Richtlinie 2000/69/EG, Richtlinie 2002/3/EG, Richtlinie 2004/107/EG u.a.

<sup>4</sup> Richtlinie 2002/49/EG.

*Die Sozialdemokratische Fraktion setzt sich deshalb mit Nachdruck für das Konzept der **Nachhaltigen Mobilitätspläne** ein, die die Pkw-Nutzung reduzieren und das Gehen und Radfahren, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und die wirksame und nachhaltige Verteilung von Waren und Dienstleistungen in unseren Städten fördern sollen. Diese Pläne müssen in Zusammenarbeit mit allen relevanten Regierungsebenen und Interessenträgern erarbeitet werden.*

# Wie können wir die Abhängigkeit von privaten Pkw reduzieren?

## Wie sind die Erfahrungen mit den Mautsystemen zur Reduzierung der Verkehrsüberlastung in London und Stockholm?

Die Erfahrungen in London haben gezeigt, dass wirksame Gebührensysteme den privaten Pkw-Verkehr drastisch reduzieren können. 2003 hat die britische Hauptstadt das weltgrößte Stadtmautsystem zur Staubekämpfung gestartet, das zu 30 Prozent weniger Staus und einer erheblichen Verbesserung des täglichen Verkehrsflusses geführt hat. Dieses System findet bei breiten Teilen der Öffentlichkeit große Zustimmung. Dennoch wurden die Pläne zu seiner Verlängerung von Tory-Bürgermeister Boris Johnston leider verworfen.

Dasselbe gilt für das Stadtmautsystem in Stockholm. In der einjährigen Erprobungsphase zwischen 2005 und 2006 konnte die Verkehrsbelastung in der schwedischen Hauptstadt in den Stoßzeiten um 10 bis 15 Prozent gesenkt werden, was zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses, einer signifikanten Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und anderer Emissionen, einer Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern (Anstieg um vier Prozent in der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs) und fünf bis zehn Prozent weniger Verletzungen oder Todesfällen als Folge von Verkehrsunfällen führte. Vor der Erprobungsphase waren die Bürger gegenüber dem Mautsystem sehr skeptisch. Nach der Erprobungsphase unterstützte die Mehrheit der Bürger dieses System.

In beiden Fällen waren Sozialdemokraten treibende Kraft hinter der Durchsetzung dieser Maßnahmen.

Bei der Gestaltung solcher Staubekämpfungssysteme muss jedoch behutsam vorgegangen werden, um soziale Ausgrenzung zu verhindern. Systeme, durch die die schwächsten Mitglieder der Gesellschaft gegenüber besser gestellten Bürgern einen Mobilitätsnachteil erleiden, sind ungerecht und sollten überarbeitet werden. Außerdem müssen die Auswirkungen der Beschränkungen für Pkw oder ihrer vollständigen Verbannung aus den



Innenstädten bei der Gestaltung von Umweltzonen oder Grünen Zonen in der Stadt berücksichtigt werden.

*Die Sozialdemokratische Fraktion ist der Auffassung, dass solche **bewährten Praktiken genau untersucht** und ihre Auswirkungen so dargestellt werden müssen, dass sie vergleichbar sind. Ziel muss sein, solche Projekte auch in anderen Großstädten umzusetzen.*

## Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden?

Eines der wichtigsten Instrumente ist die verpflichtende Einrichtung von **Städtischen Grünzonen oder Umweltzonen**<sup>5</sup> in Städten von einer bestimmten Größe<sup>6</sup>. Hierbei handelt es sich um Zonen, in denen private Pkw und Lkw nicht gestattet sind oder einem Mautsystem oder anderen Systemen zur Staubekämpfung unterliegen, wie den in Stockholm, London und einigen deutschen Städten eingeführten Verschmutzungsgebühren oder dem Öko-Pass in Mailand<sup>7</sup>. Die Planung von grünen Zonen zur Verbesserung der Luftqualität für Fußgänger, Radfahrer und alle Bürger muss ein wichtiger Bestandteil jedes Mobilitätsplans sein.

Kennzeichnungssysteme könnten ein guter Weg sein, bewährte Praktiken auszutauschen und zu belohnen. Städte, die bewährte Praktiken anwenden, müssen die Möglichkeit haben, ein einziges, einheitliches und leicht identifizierbares Kennzeichen als Honorierung dieser Maßnahmen zu erhalten. Wenn Städte ihre Mobilitätsprobleme vernachlässigen, muss dies öffentlich angeprangert werden. Europa muss eine „weiße Liste“ von Städten, die über eine hohe städtische Mobilität verfügen, und eine „graue Liste“ von Städten, die über eine niedrige städtische Mobilität verfügen, erstellen.

## Sollten weitreichende Fußgänger- und Radverkehrsprojekte gefördert und in einen Mobilitätsplan aufgenommen werden?

Gehen und Radfahren muss in die Mobilitätspläne aufgenommen werden, da es ein wirksames Mittel ist, um Fettleibigkeit und Krankheiten im Zusammenhang mit fehlender körperlicher Bewegung zu bekämpfen.

<sup>5</sup> Gelegentlich auch Niedrigemissionszone (NEZ) genannt, siehe auch: [www.lowemissionzones.eu](http://www.lowemissionzones.eu).

<sup>6</sup> z.B. Städte mit über 100.000 Einwohnern, gemäß dem im Bericht Hegyi A6-0233/2006 enthaltenen Vorschlag für Pläne für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr.

<sup>7</sup> Mailand hat eine Tagesgebühr von 10 Euro für Fahrzeuge, die die Innenstadt befahren, eingeführt.



Außerdem kann Gehen und Radfahren eine echte Alternative zu Kurzstreckenfahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr darstellen. Jede Stadt in der EU muss eine **Politik des Gehens und Radfahrens in der Stadt** entwickeln.

Zurzeit gibt es nur wenige Daten zum Fußgänger- und Radverkehr in Städten, aber es ist klar, dass die Förderung des Gehens und Radfahrens eine wichtige politische Option im Rahmen eines nachhaltigen Mobilitätsplans darstellt. Vorbildfunktion haben beispielsweise Vélo'V<sup>8</sup> in Lyon und ähnliche Initiativen in südeuropäischen Städten.

## Wie sieht es im Güterverkehr aus?

Die meisten Sachverständigen für städtische Mobilität, Planung und Entwicklung sind sich einig, dass die Stadtlogistik als Bestandteil der Stadtplanung in europäischen Städten unterschätzt wird. Wie bereits erwähnt, werden 40 Prozent der Fahrzeuge in der EU für die Verteilung von Waren und Dienstleistungen eingesetzt; da die meisten Verbraucher in den Städten wohnen, erzeugt dies ein großes Verkehrsaufkommen, das bewältigt werden muss.

In zahlreichen europäischen Städten gibt es bereits irgendeine Form von Güterverkehrspolitik. Dennoch können sie von dem in Lyon betriebenen Projekt zum städtischen Güterverkehr lernen (ein ähnliches Projekt gibt es in Barcelona). Die französische Stadt hat eine neue Politik eingeführt, um Größe, Straßenbeschilderung und Nutzung von Lieferzonen zu standardisieren (z. B. eine zeitliche Beschränkung von Lieferstopps auf 30 Minuten und geplante Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge mit niedrigen Emissionsstandards). Ziel des Projekts ist es, die Praxis des Parkens in zwei Reihen in den Straßen einzudämmen. Ein solches Verhalten behindert den Verkehrsfluss und erhöht das Sicherheitsrisiko für Radfahrer und andere schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer.

*Die Sozialdemokratische Fraktion fordert deshalb, ein Kapitel über Stadtlogistik in den Aktionsplan zur städtischen Mobilität der Europäischen Kommission einzufügen<sup>9</sup>, wobei insbesondere die Verbreitung bewährter Praktiken, wie im Beispiel Lyon, hervorzuheben ist.*

<sup>8</sup> Das in Lyon (FR) gestartete Fahrradprojekt hat Nachahmer in vielen Städten, vor allem in Südeuropa, gefunden.

<sup>9</sup> Siehe auch den Bericht des SPE-Mitglieds Inès Ayala Sender zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ A6-0286/2007.



# Wie können wir neue Finanzierungssysteme in der EU entwickeln?

## Könnte der Fokus der Europäischen Struktur- und Kohäsionsfonds vom Straßenbau fort- und zur Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme hinverlagert werden?

Die Finanzierung der städtischen Mobilität ist eines der Hauptprobleme, die es zu bewältigen gilt. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der EU-Mitgliedstaaten haben Städte nur wenig Geld für Investitionen in die städtische Mobilität. Dass der EU-Haushalt in den kommenden Jahren Raum lässt für großflächige Investitionen in den Stadtverkehr, ist ebenfalls unwahrscheinlich. Vielen Städten fehlt die nötige Finanzkraft, um neue Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs zu erwerben oder in Infrastruktur und andere Projekte zu investieren.

*Die Sozialdemokratische Fraktion fordert daher einen  **kreativen Ansatz zur Finanzierung der städtischen Mobilität**  aus unterschiedlichen Quellen. Dieser Ansatz muss sich auf die  **Optimierung bestehender EU-Finanzmittel**  und EU-Rechtsinstrumente stützen, um Investitionen in einen nachhaltigen Stadtverkehr zu erleichtern:*

- Einige der für das  **Transeuropäische Verkehrsnetz**  vorgesehenen Mittel müssen für die Verbesserung der Verbindungen zwischen unseren Städten verwendet werden. Der Erfahrung nach ruht der Schwerpunkt in aktuellen großen TEN-Projekten auf der Beseitigung von Engstellen bei Fernbahnstrecken und inländischen Wasserwegen, doch liegt das Problem in manchen Fällen in der Verbindung zwischen dem TEN-T-Netz und den Städten. Die Sozialdemokratische Fraktion fordert den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes als Teil der Ausdehnung der aktuellen 30 TEN-T-Schwerpunktprojekte, um wenigstens die Verbindungen zwischen den Hauptstädten aller Mitgliedstaaten sicherzustellen.



- Einige Mitgliedstaaten nutzen bereits in großem Ausmaß Mittel aus dem **Strukturfonds** und dem **Kohäsionsfonds**, um die Investitionen in ihre Verkehrssysteme zu beschleunigen. Diese Mittel reichen nicht aus, um einen raschen Wandel bei den Investitionen in den Stadtverkehr zu bewirken. Die EU muss neue Politiken entwickeln, um die Nutzung der bestehenden Fonds für städtische Mobilität zu fördern. Das Konzept eines Netzes von Modellstädten wäre eine gute Idee.
- Betont werden muss außerdem die Bedeutung einer Finanzierung der Forschung und der Entwicklung neuer Technologien, die zur Stärkung der Nachhaltigkeit von Städten beitragen können. Dies kann im Rahmen des **7. Rahmenprogramms** geschehen.
- Die EU spielt ferner eine klare Rolle bei der Schaffung eines **Rahmens für Beschaffung und Investitionen** in städtische Mobilität. Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt weitere Leitlinien zu den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen, die Umsetzung der neuen Verordnung über öffentlichen Personenverkehrsdienste<sup>10</sup>, und weitere Initiativen wie den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge<sup>11</sup>. Besonderes Augenmerk sollte auf öffentlich-private Partnerschaften gelegt werden. Die gemeinsame Beschaffung sollte ebenfalls gefördert werden.
- Die Sozialdemokratische Fraktion fordert die Europäische Kommission auf, lokale Behörden zu ermutigen, **Geschäftskunden und Privatkunden finanzielle oder nicht-finanzielle Anreize für den Wechsel zu Niedrigemissionsverkehrsträgern** zu geben bzw. bestehende Fahrzeugflotten zu erneuern oder sie mit den zur Verfügung stehenden Technologien umweltfreundlich umzurüsten.
- Die Rolle der **Europäischen Investitionsbank** im Bereich der städtischen Mobilität ist zu untersuchen. Die EIB kann eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung von Investitionen in nachhaltigere Verkehrsträger und Infrastruktur (bekannt als JESSICA) spielen.
- Eine weitere Möglichkeit wäre die Einrichtung eines speziellen Fonds für städtische Mobilität.

Besonderer Aufmerksamkeit bedarf die **Situation der Städte in den neuen Mitgliedstaaten**, die der EU im Rahmen der Erweiterungsrounden von 2004 und 2007 beigetreten sind. Zahlreiche osteuropäische Städte verfügen über gut ausgebaute öffentliche Nahverkehrsnetze, müssen jedoch in vielen Fällen noch umfassend in die Erneuerung von rollendem Material und

<sup>10</sup> Verordnung 1370/2007/EG.

<sup>11</sup> KOM(2007)817.

Infrastruktur und die Entwicklung der Politiken im Bereich Fußgänger- und Radverkehr sowie Pkw-Nutzung investieren. Die EU muss diese spezifische Situation bei der Mittelzuweisung für Initiativen im Bereich der städtischen Mobilität berücksichtigen.

## Wie kann ein Modell für die Internalisierung externer Kosten in der Realität umgesetzt werden?

Ein wichtiges Instrument zur Finanzierung der städtischen Mobilität sind **Gebührensyste**me. Die Sozialdemokratische Fraktion setzt sich mit Nachdruck für das **Prinzip der Internalisierung externer Kosten und die gemeinsame Nutzung bewährter Praktiken in diesem Bereich** ein. Besondere Aufmerksamkeit muss der technischen Interoperabilität solcher Gebührensyste

me geschenkt werden, und die grenzüberschreitende Vollstreckung von Gerichtsurteilen muss erleichtert werden<sup>12</sup>. Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt die Pläne der Kommission zur Entwicklung eines umfassenden Berechnungsmodells für die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger.

Die Überarbeitung der **Eurovignetten-Richtlinie**<sup>13</sup> über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge mit dem Ziel, ein Modell zur Internalisierung externer Kosten einzufügen, ist bei der Sozialdemokratischen Fraktion auf großes Interesse gestoßen. Allerdings muss zwischen der Erhebung städtischer und nicht-städtischer Gebühren unterschieden werden. Die Eurovignetten-Richtlinie wurde vor allem für nicht-städtische Gebiete entworfen, betrifft aber auch die Städte. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie auf Stadtgebiete und die Einführung eines Modells zur Berechnung externer Kosten könnte die Möglichkeiten der Städte, wirksamere Stadtmautsysteme zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Umweltverschmutzung zu beantragen, einschränken.

<sup>12</sup> Beispielsweise bleiben ausländische Pkw in den meisten Staubekämpfungssystemen weiterhin unberücksichtigt.

<sup>13</sup> Richtlinie 2006/38/EG.

# Wie können innovative Politikansätze und Technologien gefördert und Interoperabilität erreicht werden?

## Was bewirkt IVS? Wie kann sie standardisiert werden?

Verkehrs- und Navigationstechnologie kann in großem Umfang zu mehr Nachhaltigkeit und weniger Staus in den Städten beitragen. Auf diesem Gebiet ist bereits viel getan worden, und die EU hat einen enormen Beitrag zur Entwicklung Intelligenter Verkehrssysteme geleistet. Unter dem Siebten Rahmenaktionsprogramm fördert sie die Forschung und Entwicklung Intelligenter Verkehrssysteme. Daneben betreibt die EU mehrere Programme zur Förderung umweltfreundlicher und leiser Technologien wie die Projekte CUTE<sup>14</sup> und CIVITAS<sup>15</sup>.

Diese Projekte haben allgemein gute Ergebnisse erzielt und politischen Entscheidungsträgern mehrere gute Instrumente an die Hand gegeben, um einige der im aktuellen Grünbuch zur städtischen Mobilität und dem 2001 veröffentlichten Weißbuch zur Verkehrspolitik festgelegten Ziele zu erreichen.

<sup>14</sup> Demonstrationsprogramm für die Entwicklung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb für den Stadtverkehr.

<sup>15</sup> CIVITAS – für einen umweltfreundlichen und besseren Stadtverkehr: CIVITAS steht für „City-VITALity-Sustainability“ (Stadt - Vitalität - Nachhaltigkeit). Mit der CIVITAS-Initiative versucht die Europäische Kommission, einen entscheidenden Durchbruch bei drängenden Verkehrsproblemen zu erzielen. Hierfür fördert und evaluiert sie die Umsetzung ehrgeiziger integrierter Strategien für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr für die Bürger der Europäischen Union. CIVITAS I wurde Anfang 2002 gestartet (im Rahmen des 5. Forschungsrahmenprogramms), CIVITAS II Anfang 2005 (im Rahmen des 6. Forschungsrahmenprogramms). Im Rahmen von CIVITAS I (2002-2006) nehmen 19 Städte an 4 Demonstrationsprojekten teil. CIVITAS II (2005-2009) umfasst ebenfalls 4 Demonstrationsprojekte in 17 Städten. Diese 36 Städte in ganz Europa werden von der EU mit 100 Mio. EUR gefördert. Das Gesamtbudget der Initiative beträgt über 300 Mio. EUR.



*Jetzt ist es jedoch an der Zeit, diese Initiativen auf die nächste Ebene zu heben und mit der **Umsetzung einiger der im Rahmen der verschiedenen EU-Pilotprojekte entwickelten technischen Lösungen zu beginnen**. Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt das Konzept eines Civitas Plus-Programms, das durch die Aufnahme neuer Städte und Projekte stark ausgeweitet würde, und befürwortet die Neuausrichtung des Programms auf die Umsetzung von Technologien. Dies muss zu einem „entscheidenden Durchbruch“ bei umweltfreundlichen und leisen Technologien für den Stadtverkehr führen.*

**Eine Standardisierung auf EU-Ebene** könnte ebenfalls dazu beitragen, die Hürden, die die hohen Kosten von Prototypen und der Mangel an Erfahrung mit innovativen Projekten für manche Mitgliedstaaten bedeuten, herabzusetzen.

## **Wie steht es mit der Energieeffizienz und dem Konzept der umweltverträglichen Fahrweise?**

Die SPE-Fraktion fordert die Kommission auf, umfangreiche Initiativen zur Nutzung des Satellitennavigationsprojekts Galileo und anderer relevanter Projekte für den Stadtverkehr zu starten. Außerdem muss der Austausch bewährter Praktiken mit Blick auf die Umsetzung erfolgreicher Lösungsansätze (z. B. LKW-Maut in Deutschland) im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften wie ERTICO oder über Projekte wie CIVITAS fortgeführt werden.

**Energieeffizienz und Verkehrseffizienz** nehmen eine immer wichtigere Rolle in der Debatte über Intelligente Verkehrssysteme ein.

Der Verkehrssektor ist der größte Einzelverbraucher fossiler Brennstoffe in der EU (auf ihn entfallen 71 Prozent des gesamten Erdölverbrauchs, und 98 Prozent aller für den Verkehr verwendeten Energie ist erdölbasiert). Somit hängt der Verkehrssektor in großem Maße von Erdöleinfuhren aus Nicht-EU-Ländern ab. Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt jede geeignete Initiative der EU zur Senkung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe. Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt ferner die Vorschläge der Kommission zur weiteren Senkung der Emissionen von neuen Personenkraftwagen unter dem Euro-VI-Vorschlag<sup>16</sup> und den Vorschlag zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> KOM(2007)0851.

<sup>17</sup> KOM(2007)0856.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil jeder guten Innovationspolitik im Verkehrssektor ist **Verkehrseffizienz**. Intelligente Verkehrssysteme und intelligente Stadtlogistik (sowie "Meeresautobahnen") können erheblich zur Senkung der Zahl leerer Lkw und Kleintransporter auf Stadtstraßen beitragen.

*Die Sozialdemokratische Fraktion ruft die europäischen, nationalen, regionalen und lokalen Behörden grundsätzlich auf, Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um **Weiterbildungs- und Informationskampagnen** zu fördern, die das Bewusstsein der Bürger für ihr Verkehrsverhalten stärken und den Schwerpunkt auf Sicherheit und Energieeffizienz legen.*

Das Bewusstsein für **Energieeffizienz kann Bestandteil der Fahrausbildung in Europa werden**. Eine gute Idee wäre es, Techniken einer umweltfreundlichen Fahrweise in die Lernprogramme der Fahrschulen, sowohl für Berufskraftfahrer als auch für Privatkraftfahrer, aufzunehmen. Initiativen für bessere Verkehrsplanung, Car-Sharing und die Verlagerung oder Komodalität hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern müssen gefördert werden.

# Wie können bessere und wirksamere Rechtsvorschriften gefördert werden, um rechtliche und technische Barrieren zu beseitigen?

Das Grünbuch zur Städtischen Mobilität ist eine gute Gelegenheit, bestehende Rechtsvorschriften mit Auswirkungen auf die städtische Mobilität zu überprüfen. Das Hauptproblem ist derzeit, dass anscheinend weder die Kommission noch die Mitgliedstaaten über korrekte und standardisierte Daten zur städtischen Mobilität verfügen, die als Grundlage für politische Maßnahmen dienen könnten.

*Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt das Konzept einer **Europäischen Plattform für städtische Mobilität und andere wirksame Instrumente zur Sammlung und zum Vergleich von Daten zur städtischen Mobilität** (z. B. Statistiken zu Staus, Pkw-Nutzung oder Zahl und Herkunft von Pendlern) Eine solche Plattform darf jedoch keine neue Agentur sein, die zu einem höheren Verwaltungsaufwand und mehr Bürokratie führt, sondern muss eher in einem wirksamen Instrument bestehen, mit dem **Statistiken und Wissen aus bestehenden Strukturen wie Eurostat und der Europäischen Umweltagentur** zusammengeführt werden können, um allen politischen Entscheidungsträgern auf allen Ebenen Zugang zu diesen Daten und ihre Nutzung mit dem Ziel der Entwicklung von Politiken zu ermöglichen.*

Die Plattform könnte beispielsweise auch bestehende Rechtsvorschriften auflisten, die überarbeitet werden können oder müssen, um eine nachhaltige städtische Mobilität zu fördern. Ferner könnte sie regelmäßig Berichte über Themen im Zusammenhang mit städtischer Mobilität erstellen.

Ein weiteres großes Problem, dem wir uns widmen müssen, ist die mit Verwaltungsaufwand verbundene Politikgestaltung innerhalb der europäischen Exekutive. Das Hauptproblem liegt anscheinend in der mangelhaften Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Direktionen und Kommissaren, die die Vorschläge, die Auswirkungen auf die städtische Mobilität haben, vorbereiten und veröffentlichen.

*Daher wäre es eine gute Idee, **in allen Generaldirektionen, die sich mit Rechtsvorschriften betreffend die städtische Mobilität befassen, Berater für städtische Mobilität einzusetzen.** Von wesentlicher Bedeutung wäre der Einsatz dieser Berater in GD wie TREN, ENVI und REGI, und stünde im Einklang mit dem Kommissionsziel der besseren Rechtsetzung.*

# Wie können wir bessere und kundenfreundlichere öffentliche Nahverkehrssysteme schaffen, die einen integrierten Ansatz haben und eine Antwort auf die umweltpolitischen Herausforderungen darstellen?

**Wie können öffentliche Nahverkehrssysteme zu einer Alternative zum Personenkraftwagen werden? Wie kommen wir zu guten öffentlichen Nahverkehrssystemen?**

*Eines der Hauptziele einer guten Stadtverkehrspolitik muss darin bestehen, die Menschen davon abzubringen, ihre Pkw zu benutzen und auf nachhaltigere Verkehrsträger umzusteigen. Hier könnten wir eine Politik betreiben, die Gehen, Radfahren und den öffentlichen Nahverkehr als erste Optionen fördert und die Nutzung des eigenen Pkw als letzte Option vorsieht (eine „WCPC-Politik“ (Walking, Cycling, Public Transport, Car)).*

Um diese Ziel zu erreichen, muss jeder städtische Mobilitätsplan eine Fußgänger- und Radverkehrspolitik, einen guten städtischen Verkehrsplan und eine integrierte intermodale bzw. komodale Politik, die sich mit Problemen wie Parkplätzen und Verbindungen zur Innenstadt beschäftigt, enthalten. Hierbei ist es wichtig zu betonen, dass dies vor allem eine Aufgabe für die Städte und die Regionalbehörden ist. Die EU kann hier den Austausch bewährter Praktiken über CIVITAS, eine Europäische Plattform für Städtische Mobilität oder ähnliche Initiativen erleichtern.

*In Bezug auf andere wesentliche Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs muss die EU jedoch eine Rolle spielen. Wie bereits im Bereich des Eisenbahn- und Luftverkehrs muss die EU **Fahrgastrechte im öffentlichen Nahverkehr garantieren**. Außerdem kann sie in den Bereichen **Qualitätsstandards im öffentlichen Nahverkehr und Rechte behinderter Fahrgäste Rechtsvorschriften erlassen**.*

Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist die **Preispolitik**. Mitgliedstaaten, lokale Behörden und Regionen müssen die richtigen Instrumente erhalten, um eine intelligente Preispolitik zu entwickeln, die die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und anderer nachhaltiger Verkehrsträger steigert. Dies erfordert außerdem eine **integrierte, benutzerfreundliche oder multimodale Fahrkartenpolitik**. Wenn Fahrgäste für jeden Wechsel von der U-Bahn zum Bus oder zur Straßenbahn eine neue Fahrkarte eines anderen Typs erwerben müssen, ist es weniger wahrscheinlich, dass sie sich für diese öffentlichen Verkehrsträger entscheiden. Einheitliche Fahrkartensysteme wie die Oyster Card in London<sup>18</sup> müssen als Beispiel dienen. Ferner berücksichtigt werden müssen integrierende Parkgebühren, Verschmutzungsgebühren und Fahrradverleihsysteme auf der Grundlage von „Smartcards“. Dies würde die Teilnahme der Bürger am multimodalen Verkehr erheblich erleichtern.

<sup>18</sup> Mit der Oyster Card können Fahrgäste die Tube, Straßenbahnen, Busse, DLR-Züge, die London Overground und einige Dienstleistungen des National Rail-Verbands in London in Anspruch nehmen.

# Wie kann der Stadtverkehr den sozialen Zusammenhalt fördern?

## Welche Bedürfnisse haben alte Menschen und junge Familien, die über keinen Pkw und nur über begrenzte finanzielle Mittel verfügen?

Es wird leicht vergessen, dass Mobilität eine wichtige soziale Dimension hat. Die Alterung der europäischen Bevölkerung schreitet rasch voran. Und obwohl die EU ein seit dem Zweiten Weltkrieg noch nie dagewesenes Wohlstandsniveau erreicht hat, reicht das Geld bei vielen Menschen, insbesondere bei Arbeitslosen und Alleinerziehenden, weiterhin nicht bis zum Ende des Monats.

Die demografische und soziale Zugehörigkeit jedes Bürgers bestimmt in hohem Maße seinen Mobilitätsbedarf. Viele ältere Bürger leben in Isolation, weil sie weniger mobil sind. Arbeitslose oder behinderte Menschen sind häufiger auf kostengünstigere Verkehrsträger wie den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Dies kann die soziale Eingliederung erschweren, da diese Menschen weniger Chancen haben, andere Menschen zu treffen oder einen Arbeitsplatz zu finden.

*Die Städte müssen bei der Erstellung von Stadtverkehrsplänen **den Mobilitätsbedarf von älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligten Menschen berücksichtigen (eingebunden werden könnte eine Charta zur Nachhaltigen Europäischen Stadt, die von der deutschen Präsidentschaft erstellt wurde)**. Dies erfordert vor allem eine gründliche Forschung: Jede Stadt muss den spezifischen Mobilitätsbedarf schutzbedürftiger Bürger untersuchen und den Ergebnissen entsprechend handeln. Aufgabe der EU ist der Austausch*

*bewährter Praktiken in diesem Bereich und gegebenenfalls die Einbringung von Gesetzesinitiativen, um die soziale Eingliederung der Bürger mittels Mobilität zu gewährleisten.*

Ein wichtiger Bestandteil einer solchen Politik ist **die Mobilitätsgarantie für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen**. Da ältere Menschen einen immer größeren Teil der Bevölkerung darstellen und Menschen mit Behinderungen 15 Prozent der EU-Bevölkerung ausmachen, wird es immer wichtiger, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für diese Menschen durch preispolitische oder andere Maßnahmen attraktiver zu machen. Wann immer möglich, müssen Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität besondere Verkehrsdienstleistungen wie Haus-zu-Haus-Dienste garantiert werden.

# Wie kann die Strassenverkehrssicherheit in einer städtischen Umwelt verbessert werden?

## Wie sieht die Situation von Fußgängern und Radfahrern aus?

Die Europäische Union hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, um die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle in der EU zu senken. Ziel war es, die Zahl der Verkehrstoten auf EU-Straßen zwischen 2001 und 2010 zu halbieren. Obwohl die Zahl der Unfälle zwischen 2001 und 2005 um 17,5 Prozent zurückgegangen ist, bleibt noch viel zu tun<sup>19</sup>.

Fußgänger, insbesondere jene mit eingeschränkter Mobilität, und Radfahrer bleiben weiterhin die am stärksten benachteiligten unter den an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmern<sup>20</sup>; dennoch kann Gehen und Radfahren eine wertvolle Alternative zur Nutzung privater Pkw und sogar zum öffentlichen Nahverkehr in Städten darstellen. Jedoch weist die Kommission in ihrem Grünbuch darauf hin, dass es sehr wenige zuverlässige und vergleichbare Daten über Gehen und Radfahren als Mittel der Fortbewegung in Städten gibt.

<sup>19</sup> Die in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission (KOM(2006)74) enthaltenen Zahlen für 2005 zeigen, dass etwa 41 600 Menschen bei Verkehrsunfällen starben, ein Rückgang (wenn auch zu gering) von 17,5 Prozent innerhalb von vier Jahren. Derzeit ist von einer wahrscheinlichen Verkehrstotenzahl in der Europäischen Union im Jahr 2010 von 32 500 auszugehen, und das Ziel von höchstens 25 000 Toten wird wahrscheinlich nicht erreicht werden.

<sup>20</sup> Bei 1 300 000 Verkehrsunfällen pro Jahr kommen mehr als 40 000 Menschen ums Leben und 1 700 000 werden verletzt. Die direkten und indirekten Kosten werden auf 160 Milliarden Euro, d. h. zwei Prozent des BSP der EU geschätzt. Bestimmte Bevölkerungsgruppen oder Kategorien von Verkehrsteilnehmern sind besonders betroffen: junge Menschen zwischen 15 und 24 Jahren (10 000 Tote pro Jahr), Fußgänger (7000) und Radfahrer (1800).

Die SPE-Fraktion fordert **eingehende Untersuchungen zum Thema Gehen und Radfahren in Städten**, eine Aufgabe, die von der Europäischen Plattform zur Städtischen Mobilität oder einer ähnlichen Einrichtung übernommen werden kann.

Fußgänger und Radfahrer haben in Städten häufig mit einer Vielzahl von Problemen zu kämpfen. Am meisten leiden sie unter Verschmutzung, PkW-Verkehr und Sicherheitsrisiken. Deshalb ist eine gute Fußgänger- und Radverkehrspolitik für jede Stadt von grundlegender Bedeutung. Die EU muss ihre Bemühungen in diesem Bereich verstärken, indem sie den Austausch bewährter Praktiken durch Projekte wie ByPad („Bicycle Policy Audit“)<sup>21</sup> finanziell unterstützt. Außerdem muss sie ihre Zusammenarbeit mit Interessenvertretern zur Entwicklung neuer Initiativen (z. B. Fahrradverleihprojekte, Stadtplanungsrichtlinien) fortsetzen.

Ein weiteres wichtiges Instrument zur Förderung des Gehens und Radfahrens ist die **Harmonisierung der Straßenverkehrsordnungen in der EU**. Berücksichtigt werden müssen politische Optionen wie einheitliche Vorrangregeln für Fußgänger und Radfahrer.

<sup>21</sup> ByPad oder Bicycle Policy Audit wurde von einem internationalen Konsortium von Fahrradexperten als Teil eines EU-finanzierten Projekts entwickelt und soll zur Kennzeichnung von Städten dienen, die eine gute Fahrradpolitik betreiben. Angewandt wurde das ByPad-Verfahren bereits von mehr als 100 Städten und Regionen in 22 Ländern, von denen viele das ByPad-Zertifikat erhalten haben.

# Wie kann die Stadtplanung zu einer sauberen städtischen Umwelt beitragen und demografische Aspekte berücksichtigen und gleichzeitig die Zahl der Pkw auf den Straßen reduzieren?

Stadtplanung ist der Schlüssel zur Umwandlung unserer Städte in nachhaltige und qualitativ hochwertige Wohnumgebungen für unsere Bürger. Die meisten europäischen Städte sind im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, als die industrielle Revolution sich auf dem Gipfelpunkt befand, durch eine intensive Phase der Umgestaltung und Stadtplanung gegangen. Diese Planung beinhaltete in vielen Fällen den Bau breiter Straßen und Boulevards. Diese Straßen boten die idealen Voraussetzungen für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. Dies hat jedoch dazu geführt, dass heute alle europäischen Städte mit der Verkehrsüberlastung durch Pkw und infolgedessen mit Staus, Umweltverschmutzung und Parkplatzproblemen zu kämpfen haben.



Es wird so gut wie unmöglich sein, die Uhr vollständig zurückzudrehen und unsere Städte auf völlig andere Weise zu planen; wir sind mit dem stadtplanerischen Erbe unserer Städte konfrontiert. Die EU muss jedoch untersuchen, welche Rolle sie bei der Planung neuer Bauprojekte in Städten spielen kann, um die Entstehung verstopfter Ballungsräume zu vermeiden.

*Die SPE-Fraktion unterstützt deshalb das Konzept der **Mobilitätsfolgenabschätzung**. Das EU-Umweltrecht<sup>22</sup> verpflichtet derzeit die Mitgliedstaaten, bei jeder Planung von Infrastrukturvorhaben oder anderen wichtigen strukturellen oder die Raumnutzung betreffenden Änderungen eine Mobilitätsfolgenabschätzung zu beantragen.*

Ein Hauptproblem im Zusammenhang mit der Raumnutzung und -planung ist der Verkehrsfluss zwischen den Orten, an denen die Menschen wohnen, und ihren Arbeitsstätten. Der Pendlerverkehr kann verringert werden, indem mehr Menschen von zu Hause aus arbeiten und dabei über das Internet mit ihrem Büro verbunden sind, oder durch mobiles Arbeiten, aber dennoch müssen weiterhin Millionen von Bürgern Tag für Tag zwischen Wohn- und Arbeitsstätte hin- und herpendeln.

*Daneben ist das Konzept der **Zeitnutzung** von großer Bedeutung für die Organisation unserer Städte und die Verbesserung der Lebensqualität. Städtische Mobilitätspläne müssen den Lebensrhythmus der Menschen berücksichtigen. Nicht nur die Entfernung zwischen Wohnstätte und Arbeitsplatz, auch die unterschiedlichen Arbeitszeiten müssen untersucht werden, um genau herauszufinden, wie viel Zeit in der Stadt verbracht wird.*

Durch den Pendlerverkehr hervorgerufene Probleme sind oftmals das Ergebnis einer schlechten Stadtplanung. Die Planung von Industriegebieten in der Nähe von Autobahnen, auf denen die Staubbelastung bereits sehr hoch ist, führt nur zu mehr Staus. Lokale und regionale Behörden müssen die Planer deshalb verpflichten, einen Blick auf den Mobilitätsaspekt ihrer Projekte zu werfen, bevor sie mit ihrer Durchführung beginnen.

*Die Sozialdemokratische Fraktion unterstützt außerdem das Konzept eines **Mobilitätsplans für Unternehmen**. Unternehmen müssen Pläne erstellen, nach denen ihre Beschäftigten ihre Arbeit so schnell, so nachhaltig und so sicher wie möglich verrichten.*

<sup>22</sup> Die wichtigste Rechtsvorschrift ist in diesem Zusammenhang die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.











[www.socialistgroup.eu](http://www.socialistgroup.eu)  
[www.socialistgroup.mobi](http://www.socialistgroup.mobi)