

**Anlage zur Mitteilung
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
vom 10. März 2008**

zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“
Dokument KOM(2007) 551 endg.

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

Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass einzelne Städte besondere Anstrengungen unternehmen, Staus zu bekämpfen und hiermit die Lebensbedingungen ihrer Einwohner zu verbessern. Es erschließt sich derzeit jedoch nicht, welchen Mehrwert ein EU-weites „Kennzeichnungssystem für Vorreiterstädte bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen“ bieten würde. Es ist nicht ersichtlich, auf welche Kriterien sich dieses System stützen und wer die auswählende Instanz bilden sollte, da die Situation in den Städten der verschiedenen Länder und Regionen höchst unterschiedlich ist. Solange diese Fragen nicht geklärt sind, wird die Einführung eines Kennzeichnungssystems durch die Bundesregierung nicht empfohlen.

Statt dessen wird vorgeschlagen, den Austausch über Best Practices zu intensivieren. Hier könnten von der EU geförderte Workshops und Netzwerkbildung ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Frage 2: Welche Maßnahmen könnten ergriffen werden, um Gehen und Radfahren als echte Alternativen zum Auto zu fördern?

Um den Fuß- und Radverkehr stärker als bisher zu anerkannter, viel genutzten und gleichberechtigten Fortbewegungsformen weiterzuentwickeln, sind Maßnahmen erforderlich - und in Deutschland bereits ergriffen - zur Imageverbesserung, zur Verbesserung der erforderlichen Infrastruktur (z.B. Fahrradspuren, Abstellmöglichkeiten, Fahrradstationen an Haltepunkten des ÖPNV) sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Weiterentwicklung

und Optimierung der Rahmenbedingungen für den nicht motorisierten Verkehr gelingt nur dann, wenn die Maßnahmen als Gesamtsystem – d.h. als Zusammenwirken von Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und speziellen Dienstleistungsangeboten sowie Information und Kommunikation – geplant und durchgeführt werden. Dabei muss auch die Bedeutung des Gehens und Radfahrens als ein Beitrag zur Steigerung der körperlichen Aktivität im Rahmen der gesundheitlichen Prävention hervorgehoben werden.

Zur Imageverbesserung des Fuß- und Radverkehrs kann auch die EU beitragen. Der Fuß- und Radverkehr muss noch stärker zu einem selbstverständlichen Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik werden und bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung gleichberechtigt Berücksichtigung finden. Klar formulierte Ziele, auch auf EU-Ebene, verleihen der Fuß- und Radverkehrsförderung eine eigene politische Relevanz. Sie schaffen eine höhere Transparenz und eröffnen die Möglichkeit für eine nachvollziehbare Erfolgskontrolle.

Auch eine konsequente Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger bzw. der sie vertretenden Organisationen an der städtischen Verkehrsplanung (zum Beispiel in Form von Runden Tischen, Beiräten) und die durchgängige Berücksichtigung ihrer Belange in Planungsprozessen wird als geeignetes Instrument angesehen, den Stellenwert dieser Fortbewegungsarten zu fördern. Nützlich könnte auch die Einführung von Qualitätsmanagement-Systemen für den Radverkehr wie das mit EU-Mitteln entwickelte System BYPAD (Bicycle Policy Audit) sein. Bürokratieaufwand und die Belastung öffentlicher Haushalte durch zusätzliche Lasten sind jedoch zu vermeiden.

Der von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Radverkehrsplan (NRVP) zeigt die Chancen und Perspektiven des Radverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik auf. Ziel des NRVP ist es, in Deutschland neue Wege und Umsetzungsstrategien zu initiieren, den Ländern und Kommunen Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima zu leisten. Auch andere EU-Staaten wie die Niederlande, Österreich und die Tschechische Republik haben Nationale Radfahrpläne veröffentlicht, die nützliche Hinweise zur Förderung des Radverkehrs geben. Hilfreich sind auch die Ausführungen in der von der CEMT in 2004 herausgegebenen Schrift „National Policies to Promote Cycling“. Über die Verbreitung der verschiedenen Schriften hinaus wird ein direkter Austausch der Mitgliedstaaten über ihre Best Practices für sinnvoll gehalten.

Frage 3: Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern zu fördern?

Carsharing und Carpooling sind sinnvolle Geschäftsmodelle im Wettbewerb um die bessere Nutzung von Pkw. Insgesamt lassen sich nach Auffassung der Bundesregierung jedoch größere Mobilitätseffekte durch Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und ein effektives Mobilitätsmanagement erreichen.

Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger in Städten sollte durch Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes weiter verbessert werden. Dies betrifft z.B. die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln des ÖPNV (z.B. durch integrale Taktfahrpläne), aber auch die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr (z.B. durch benutzerfreundliche Konzepte für Park & Ride sowie Bike & Ride, ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Räder, preiswerte oder kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV). Die EU könnte die europäischen Kommunen und Städte durch die Erarbeitung von unverbindlichen Empfehlungen zur weiteren Verbesserung der Intermodalität unterstützen.

Wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung zu emissionsärmeren Verkehrsmitteln in Städten ist nach Meinung der Bundesregierung ein integrierter Planungsansatz, der auch eine sinnvolle Kosten-Nutzen-Relation von Verkehrsmaßnahmen berücksichtigt. Dieser muss begleitet werden von einer kontinuierlichen Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, durch die das habituell geprägte individuelle Verkehrsverhalten geändert werden kann.

Für den Bereich der Güterverteilung in Städten werden innovative Citylogistik- bzw. Quartierslogistikkonzepte als sinnvoll angesehen. Zwar ist es in erster Linie Aufgabe der Wirtschaft, auf die jeweiligen städtischen Anforderungen zugeschnittene Konzepte zu entwickeln, jedoch sollte die öffentliche Hand mittels Informations- und Öffentlichkeitsarbeit bei Handel und Gewerbe das Bewusstsein für stadtverträgliche Transportlösungen schärfen. Der Ansatz der Kommission, mit ihrem Aktionsplan Güterverkehrslogistik auch die städtische Dimension der Güterverkehrslogistik zu behandeln, ist unter dem Aspekt des Subsidiaritätsprinzips zu bewerten.

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

Nach Auffassung der Bundesregierung ist der ÖPNV prädestiniert für das Inverkehrbringen besonders umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien (z.B. wasserstoffbetriebene Busse, Hybrid-Busse). Die Bundesregierung würde es in diesem Zusammenhang begrüßen, wenn die Kommission das bestehende CIVITAS - Programm um den Aspekt „umweltfreundliche Technologien“ erweitern würde. Darüber hinaus wird auch ein Austausch von Best Practices für sinnvoll erachtet.

Frage 5: Wie könnte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?

Die Bundesregierung begrüßt das Ziel der Kommission, Schadstoffemissionen zu verringern. Das EU-Recht lässt bereits nach geltender Rechtslage die Einbeziehung von Umweltkriterien –als einen Faktor- bei Vergabeentscheidungen zu. Die Vergabepaxis in Deutschland ist auch im Verkehrsbereich bereits teilweise an Umweltkriterien ausgerichtet. Auch die Einbeziehung der Lebenszykluskosten ist bei der Beschaffung schon nach geltenden Vergaberegeln zulässig. In jüngsten Beschlüssen der Bundesregierung (Integriertes Energie- und Klimaprogramm, Innovation in der öffentlichen Beschaffung) wurde darüber hinaus festgelegt, die Berücksichtigung der Lebenszykluskosten bei der Beschaffungspraxis zu fordern. Deutschland würde sich freuen, den Mitgliedstaaten über seine Expertise in diesem Bereich zu berichten.

EU-Regelungen zur öffentlichen Beschaffung, die über die Vergabekoordinierungsrichtlinie und die Sektorenrichtlinie hinausgehen, werden von der Bundesregierung jedoch kritisch gesehen. Der bereits vorliegende überarbeitete KOM-Vorschlag für eine "Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge" wird zurzeit durch die Bundesregierung geprüft.

Frage 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“?

In einigen deutschen Städten haben sich zur Bekämpfung der Verkehrs- und Umweltbelastung Maßnahmen wie die Einrichtung von Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit), verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20/10 – Zonen i.V.m. Zonenhaltverböten), Wegweisungskonzepte, Verkehrsführungskonzepte (wie Einbahnsysteme, vorgeschriebene Fahrrichtungen), Parkraumkonzepte (wie Parkraumbewirtschaftung, Zonenhaltverböte, Parkleitsysteme, Bewohnerparken) und punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen als wirkungsvoll erwiesen. Hinzu kommt die Förderung des Radverkehrs durch den Bau von Radwegen oder der Ausweisung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer bis hin zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Neuerdings gibt es auch Umweltzonen (Verkehrsverbot für nicht gekennzeichnete, nicht schadstoffarme Kraftfahrzeuge). Ebenso hat sich der Bau von Ortsumgehungen oder Lärmschutzwällen und –wänden bewährt.. Die im Grünbuch angeregte Ausarbeitung harmonisierter Regeln für „grüne Zonen“ in der Stadt wird – soweit es sich hierbei um legislative Maßnahmen handelt – von der Bundesregierung für den Bereich des Verkehrsverhaltensrechts, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, allerdings nicht befürwortet. Denn bei Verhaltensvorschriften kommt dem Subsidiaritätsprinzip eine besondere Bedeutung zu. Des Weiteren fällt die Anordnung von verhaltensrechtlichen Maßnahmen, wie die Einrichtung einer mit bestimmten Pflichten ausgestatteten grünen Zone, in Deutschland in den Zuständigkeitsbereich der Bundesländer.

Vor diesem Hintergrund sollte von rechtlich verbindlichen Instrumenten Abstand genommen werden.

Darüber hinaus bleibt von herausragender Bedeutung, dass die notwendigen Handlungsspielräume für die Städte und Gemeinden mit dem Ziel einer effektiven Umsetzung unterschiedlicher und lokal angepasster stadtverkehrspolitischer Maßnahmen zu bewahren sind. Damit solche Maßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Charakteristika zielgerichtet wirken, müssen sie in verkehrsträgerübergreifende, planerische Gesamtkonzepte eingebunden sein. Ein Austausch von Best Practices erscheint sinnvoll.

Frage 7: Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise gefördert werden?

Eine umweltfreundliche Fahrweise könnte v.a. durch Aufklärungs- und Informationskampagnen sowie Fahrerschulungen gefördert werden. Die Kenntnisse der Fahrer über den realen Kraftstoffverbrauch und die Emissionen (Abgase, Lärm) ihrer Fahrzeuge sowie deren Abhängigkeit von dem individuellen Nutzungsverhalten (z.B. Fahrweise, Nutzung von Nebenaggregaten) und dem optimalen Zustand des Fahrzeugs (z.B. Reifendruck) könnten auf diese Weise verbessert werden.

Informationskampagnen auf EU-Ebene sollten darauf angelegt sein, in der Bevölkerung die erforderliche Sensibilität zu wecken, den Einfluss des eigenen Verhaltens auf den Kraftstoffverbrauch zu erkennen. Als wesentlicher Ansatzpunkt zur Motivation könnte der persönliche Nutzen herausgestellt werden, v.a. die Kostenersparnis durch geringeren Treibstoffverbrauch und geringeren Materialverschleiß am eigenen Fahrzeug.

Ein Anknüpfungspunkt auf EU-Ebene könnte die „Europäische Woche der Mobilität“ sein. In einem der folgenden Jahre könnte ein Schwerpunkt im Bereich spritsparendes und emissionsarmes Fahren liegen. Es sind auch Wettbewerbe denkbar, in denen auf EU-Ebene öffentliche und private Unternehmen des städtischen Personen- und Güternahverkehrs mit dem geringsten Flottenverbrauch und/oder der modernsten Fahrzeugflotte ausgezeichnet werden.

Die EU könnte zudem darauf hinwirken, dass die Vermittlung einer energiesparenden Fahrweise stärkere Berücksichtigung beim Führerscheinerwerb findet. Ein Ansatzpunkt könnte in der Erarbeitung von europaweit geltenden Leitfäden zur umweltfreundlichen Fahrweise liegen, die Bestandteil der individuellen und beruflichen Fahrausbildung sein sollten.

In den nationalen Vorschriften zur Führerscheinausbildung und –prüfung finden sich zahlreiche Regelungen zum energiesparenden Fahren. Insoweit ist Deutschland bereits gut aufgestellt und würde sich freuen, interessierten Mitgliedstaaten seine Erfahrungen zu vermitteln.

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

Die Bundesregierung befürwortet die Entwicklung und Förderung besserer Informationsdienste und elektronischer Serviceleistungen für Fahrgäste/Reisende, denn Mobilität in den städtischen Netzen kann - wie im Grünbuch richtig dargelegt - nur dann gewährleistet werden, wenn die Fahrgäste gut informiert und deshalb in der Lage sind, die richtige Entscheidung über Verkehrsmittel und Fahrtzeitpunkt zu treffen. Hierfür sollten vor und während der Reise unter Nutzung der verschiedenen Medien die notwendigen Fahrplaninformationen und weitere elektronische Serviceleistungen (z.B. elektronisches Ticket, Haltestelleninformationen, Hinweise zu behindertenfreundlichen Haltestellen etc.) bereitgestellt werden. Diese sollten benutzerfreundlich, interoperabel und verkehrsträgerübergreifend aufbereitet sein.

Dynamische Fahrgastinformationen, die heute an vielen zentralen Haltestellen des Schienenverkehrs (Eisenbahnverkehr sowie U- und Stadtbahnen) installiert sind, haben sich bewährt. Einzelne Schienenverkehrssysteme verfügen bereits über Fahrgastinformationsanzeigen an jeder Haltestelle. Im Busnetz ist derzeit die Verbreitung von dynamischen Informationen meist auf zentrale Verknüpfungshaltestellen beschränkt. Schätzungen für Deutschland gehen davon aus, dass in Zukunft 70% aller Verkehrsunternehmen über Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) verfügen und damit auch die Option zur Einrichtung flächendeckender dynamischer Fahrgastinformationen haben.

Die Bundesregierung fördert mit dem Projekt „DELFI“ (Durchgängige Elektronische FahrplanInformation) die deutschlandweite integrierte Verfügbarkeit aller Fahrplaninformationen (statisch und wo möglich dynamisch) im öffentlichen Verkehr und damit die Möglichkeit einer „Haus zu Haus“- Fahrplaninformation innerhalb ganz Deutschlands. Darüber hinaus hat auch die ständige Weiterentwicklung der Fahrplanauskunftssysteme der Zweckverbände, Verbände oder der Betreiber zu einer verbesserten Verfügbarkeit der Fahrplaninformationen im öffentlichen Verkehr geführt. Mit dem Projekt „Metadatenplattform“ unterstützt die Bundesregierung u.a. die Verfügbarkeit dieser Informationen auch über mobile Geräte und unter Einbindung von GPS und (später) Galileo auch die Möglichkeit des elektronischen Routings von „Tür zu Tür“ auch im

öffentlichen Verkehr. Ergänzt werden soll diese elektronische Serviceleistung um das mobile elektronische Ticket (elektronisches Bezahlen, automatisierte Fahrpreisberechnung). Mit diesen zusätzlichen Leistungen wäre der Level of Service im öffentlichen Verkehr vergleichbar mit dem des motorisierten Individualverkehrs.

Deutschland ist in diesem Bereich an einem Austausch von Best Practices mit anderen Mitgliedstaaten interessiert.

Frage 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?

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für Maßnahmen, die sich auf die Normung von Schnittstellen und die Interoperabilität von IVS-Anwendungen in Städten fokussieren. Denn Städte sind Teile größerer Verkehrsnetze und sollten bei Lösungsansätzen für mit Schnittstellen und IVS-Anwendungen in Verbindung stehenden Fragen nicht isoliert betrachtet werden. Es sollte vielmehr eine umfassende Diskussion mit den Beteiligten der öffentlichen Hand, der betroffenen Industrie und den jeweiligen Dienstleistern über die weiteren Schritte der Implementierung von Verkehrstelematikanwendungen in den dafür zuständigen bestehenden Gremien angestoßen werden. Diese Diskussion sollte insbesondere über die Frage geführt werden, ob und in welchem Maße einheitliche Lösungen auf europäischer Ebene insoweit hilfreich sein können.

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

Die Bundesregierung würde es begrüßen, wenn die Kommission zum Zweck des Austauschs von Informationen und Best Practices Workshops durchführen würde. Hierbei sollten auch die Betreiber unmittelbar eingebunden werden.

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

Als allgemeine Strategie für ein optimiertes und nachhaltiges städtisches Verkehrssystem sollte nach Auffassung der Bundesregierung der öffentliche Nahverkehr als Alternative zum privaten Pkw gestärkt werden. Die Bundesregierung befürwortet Maßnahmen, die einen Modal Split begünstigen, der dem öffentlichen Verkehr einen größeren Stellenwert einräumt. Die Souveränität der Konsumenten muss jedoch gewahrt werden.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollte die Kommission ihre Zukunftsstrategie für die städtische Mobilität in Europa auf die Stärkung der jeweiligen Gesamtsysteme durch effiziente Vernetzung der Verkehrsträger und Sicherung der Angebotsvielfalt ausrichten. Verfolgt werden sollte die Optimierung einer verkehrsträgerübergreifenden Integration von investitions- und innovationspolitischen Instrumenten. Denn nur die Bündelung aufeinander abgestimmter Maßnahmen wird zu einer spürbaren Verbesserung des Verkehrssystems führen und damit insbesondere zur Qualitätssteigerung des kollektiven Verkehrs in städtischen Ballungsräumen beitragen.

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

Die Bereitstellung gesonderter Busspuren hat sich in einigen deutschen Städten bewährt, da durch die Entflechtung der Verkehre die Sicherheit erhöht und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden konnte. Wo immer dies möglich ist, werden zur Förderung des ÖPNV gesonderte Fahrstreifen (z.B. Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse) zur Verfügung gestellt. Daneben erfahren häufig auch die Straßenbahnen eine Bevorrechtigung bei Lichtzeitanlagen. Das deutsche Straßennetz ermöglicht, vor allem in den Städten, die Bereitstellung gesonderter Busspuren allerdings nur eingeschränkt. Verbindliche Vorgaben auf EU-Ebene sind nach Ansicht der Bundesregierung auch mit Blick auf die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten in den Städten nicht angezeigt. Auch die Schaffung neuer Subventionstatbestände ist nicht erwünscht.

Die Kommission könnte hier einen Austausch von Best Practices fördern, z.B. im Rahmen der CIVITAS - Initiative.

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

Die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen, wird von der Bundesregierung nicht gesehen. Mit der EG-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wurde eine umfassende Regelung geschaffen. Die Kommission hat zudem angekündigt, in Kürze auch einen Vorschlag zur Regelung von Rechten und Pflichten der Fahrgäste in wichtigen Sektoren des Linienverkehrs auf der Straße zu unterbreiten. Für eine über die konkrete Rechtsetzung hinausgehende Charta besteht vor diesem Hintergrund kein Bedarf.

Frage 14: Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Personen- und Güterverkehr in Forschung und städtischer Mobilitätsplanung besser zu berücksichtigen?

Sinnvoll ist der verstärkte Austausch von Best Practices über Maßnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten insbesondere im Rahmen des Forschungsrahmenprogramms, des Programms CIVITAS sowie URBACT und der Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“. Hierbei wäre es auch interessant zu untersuchen, ob der den Güterverkehr betreffende Teil des Programms CIVITAS geändert werden sollte mit dem Ziel der besseren Koordinierung von Personen- und Güterverkehr. Der nicht motorisierte Verkehr (Fuß- und Radverkehr) sollte in den einschlägigen Veröffentlichungen der EU und bei einem europaweiten Austausch von Best Practices stärker berücksichtigt werden.

Deutschland verfügt über eine ausgeprägte Forschungsinfrastruktur, z.B. das ExWoSt-Forschungsprogramm, das sich auch mit Fragen des städtischen Verkehrs befasst, oder das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FOPS), um nur zwei Programme zu nennen. Die nationalen Forschungsprogramme könnten gebündelt und deren Ergebnisse den übrigen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden.

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

Es sollte eine verstärkte Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung innerhalb und zwischen den Kommunen und Städten angestrebt werden. Unter anderem wäre es wünschenswert, dass ein Siedlungsneubau zugleich mit der ÖPNV-Erschließung gekoppelt würde. Die Zuständigkeit liegt allerdings bei den Städten und Kommunen, denen keine verbindlichen Vorgaben gemacht werden können.

In der Raum- und Verkehrsplanung sind die Herausforderungen des demographischen Wandels stärker zu berücksichtigen.

Die Kommission sollte – neben der kontinuierlichen Weiterführung und Evaluation ihrer bisherigen Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrspolitik – den Erfahrungsaustausch und die Vernetzung zwischen den europäischen Städten und Stadtregionen weiter unterstützen. Sie könnte deren Erfahrungen in unverbindlichen Empfehlungen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr zusammenfassen und Beratungsleistungen anbieten.

Die in der Mitteilung der Kommission über eine Thematische Strategie für die städtische Umwelt vom Januar 2006 angekündigten Vorschläge für technische Leitlinien zu den wichtigsten Aspekten der Verkehrspläne mit Beispielen für vorbildliche Verfahren könnten ein erster Schritt sein.

Frage 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 Bundesregierung begrüßt grundsätzlich Maßnahmen, die geeignet sind, die Mobilität zu sichern und die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern. Der von der Kommission favorisierte integrative Ansatz bei der Mobilitätspolitik für die Stadt wird als ein wichtiger Beitrag für die Sicherung der Mobilität und der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit angesehen.

Informationskampagnen können das Bewusstsein und den Wissensstand zum Thema „Straßenverkehrssicherheit“ stärken und somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

beitragen. Zudem sollten die Verkehrsinfrastruktur (z.B. Fußgängerüberwege, Radwege) und die Fahrzeuge noch stärker auf eine hohe Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Da zum Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen in innerstädtischen Gebieten mit geringem Durchgangsverkehr zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität beitragen können, könnten von Seiten der Kommission durch breit angelegte Informationskampagnen den Städten Hinweise für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung gegeben werden.

Vorgaben für Maßnahmen auf EU-Ebene erscheinen allerdings nicht sinnvoll, denn diese müssen sich an den lokalen Gegebenheiten orientieren und „vor Ort“ erarbeitet und durchgeführt werden. Maßnahmen können aus Sicht der Bundesregierung nicht zentral vorgegeben werden, da sich die Situation von Stadt zu Stadt unterschiedlich darstellt und das Subsidiaritätsprinzip dies verbieten würde. Die Verbreitung von Best Practices zwischen den Städten und Kommunen in Europa wird dagegen als ein geeignetes Mittel angesehen, auf Erfahrungen und Vorbilder zurückzugreifen.

Die Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr kann durch den Einsatz neuer, durchgängig begehbare Züge bei U- und S-Bahnen maßgeblich verbessert werden. Auch die Präsenz von Servicepersonal oder die Videoüberwachung in Bahnhöfen und Fahrzeugen können die subjektive Sicherheit erhöhen helfen. Lösungen müssen sich jedoch an die lokalen Bedingungen sowie die unterschiedlichen Bedürfnisse der potentiell Gefährdeten anpassen. Hier sind sowohl das Subsidiaritätsprinzip als auch die nationalen, regionalen und kommunalen Gegebenheiten zu wahren.

Dies gilt auch, soweit es um die Sicherheit vor Terroranschlägen geht. Eine europäische Standardisierung ist aus Sicht der Bundesregierung weder aus organisatorischen noch aus sicherheitstechnischen Erwägungen heraus anzustreben. Die Kommission sollte eine Plattform für den Austausch von Best Practices der Mitgliedstaaten bereitstellen.

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

Zur besseren Information der Betreiber und Bürger über das Potenzial eines fortgeschrittenen Infrastrukturmanagements und fortgeschrittener Fahrzeugtechnologien für die Sicherheit bietet sich eine EU-weite Informationskampagne an.

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

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten ihre Wirkungen ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit und werden sinnvoll nur im Bereich von Unfallstellen eingesetzt, an denen vor allem Unfälle mit Geschwindigkeitsüberschreitungen stattfinden. Im Gegensatz zu mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsvorrichtungen ist bei stationären Anlagen zu berücksichtigen, dass diese – gerade ortskundigen Kraftfahrern – in relativ kurzer Zeit bekannt werden mit der Folge, dass ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer vor dem Messbereich abbremst und im Messbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit genau einhält. Die gewünschten Wirkungen können mittels einer ortsfesten Anlage häufig nicht erreicht werden, zumal nach den in Deutschland gemachten Erfahrungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor und nach dem Mess – bzw. Erfassungsbereich aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit einer weiteren Kontrolle oft deutlich überschritten wird. Es wird kein Handlungsbedarf auf EU-Ebene gesehen.

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

Die Videoüberwachung im öffentlichen Raum kann sich besonders für Zwecke der Kriminalitätsbekämpfung als sinnvoll erweisen. Neben dem präventiven Effekt dieser Maßnahmen kann sich auch der Nebeneffekt der Beobachtung und Aufzeichnung strafrechtlich relevanter Sachverhalte auch im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs ergeben. Eine EU-einheitliche Vorgehensweise scheint jedoch auch aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten zwischen den jeweiligen Akteuren nicht zielführend zu sein.

Frage 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?

Grundsätzlich wird die Zusammenarbeit aller betroffenen Akteure begrüßt.

Die Kommission beklagt Lücken in der europäischen Statistik. Insbesondere fehlen harmonisierte Standards und Definitionen. Die Schaffung einer einheitlichen Datenbasis könnte die Zusammenarbeit der Beteiligten verbessern helfen. Es ist jedoch fraglich, ob die Einrichtung einer „Europäischen Beobachtungsstelle für die Mobilität“ für die Beseitigung der Datenlücken und Harmonisierungsdefizite einen Mehrwert bietet. Denn EUROSTAT hat sich bereits der Problematik angenommen und wird das Thema nach dem aktuellen Stand der statistischen Programmplanung auch weiter behandeln. Die Bundesregierung befürchtet deshalb, dass mit der Einrichtung einer zusätzlichen, Statistikaufgaben wahrnehmenden Stelle ein erhöhter Koordinierungsaufwand und zusätzliche Bürokratie verbunden sein könnten.

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

Frage 25: Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs langfristig bieten?

Nach den EU-Verordnungen im Strukturfondsbereich in der Periode 2007 – 2013 ist eine Förderung des umweltverträglichen und nachhaltigen öffentlichen Personennahverkehrs möglich, insbesondere in städtischen Gebieten im Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“. Die von den Mitgliedstaaten für den Nahverkehr eingeplanten EFRE- und Kohäsionsmittel – nach Angaben der Kommission betragen diese im Zeitraum von 2007 – 2013 EU-weit rund 8 Mrd. €- bilden hierfür eine gute Basis. Aus Sicht der Bundesregierung steht damit ein ausreichendes Instrumentarium zur Verfügung, dessen Nutzen letztlich davon

abhängig ist, wie die Mitgliedstaaten und Regionen ihr Fördermittelrecht ausgestalten, über bestehende Fördermöglichkeiten informieren und deren Nutzung auch aktiv unterstützen. Ein Austausch von Best Practices zwischen den Mitgliedstaaten bzw. deren Regionen über den Einsatz von Fördermitteln aus den EU-Strukturfonds wird begrüßt. Eine aktuelle Aufbereitung von Informationen im Internet über die spezifischen Fördermöglichkeiten könnte darüber hinaus hilfreich sein.

Die Bundesregierung ist interessiert daran zu erfahren, worin die Kommission oder andere Mitgliedstaaten den Mehrwert einer europäischen - statt einer nationalen bzw. kommunalen - Finanzierung sehen.

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

Der Vorschlag, marktgestützte Mechanismen, die die Ziele des Grünbuchs befördern können, weiter zu analysieren, wird begrüßt. Allerdings erscheint die Überlegung, auf kommunaler Ebene einen Emissionshandel einzuführen und Kommunen, die in neue und umweltfreundliche Infrastruktur investieren, entsprechende Gutschriften anzurechnen, wenig praxisgerecht. So ist nicht erkennbar, nach welchen Kriterien die Grundallokation erfolgen sollte und wie die Integration in das bestehende Emissionshandelssystem vorgenommen werden könnte. Bei der Analyse von marktbasierten Instrumenten auf kommunaler Ebene würde die Bundesregierung vor allem den Austausch von Best Practices begrüßen. Leitlinien oder Rahmenregelungen sollten nicht in Betracht gezogen werden.

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

Die Forschungsaktivitäten der EU im Bereich der nachhaltigen Mobilität sollten fortgesetzt werden.

Einer der Forschungsschwerpunkte der Bundesregierung liegt in dem Bereich "Familien- und altengerechte Wohnquartiere". Hier zeigt sich, dass der Multifunktionalität der Stadtnutzung in Zukunft eine noch bedeutendere Rolle zukommen muss. Städte wie z.B. Zürich oder Freiburg haben dies in einer langen Tradition eines gesamthaften Ansatzes unter dem Leitmotiv einer Stadt- u. Mobilitätskultur versucht zu beeinflussen.

Das Wohnumfeld und die Teilnahmemöglichkeit am Straßenverkehr haben insbesondere für ältere Menschen eine hohe Bedeutung. Dies gilt vor allem, wenn im höheren Lebensalter gesundheitliche Beeinträchtigungen und Einschränkungen der Mobilität eintreten. Die Teilnahme am Straßenverkehr ist dabei Voraussetzung für die Alltagsorganisation und die Pflege sozialer Kontakte. Sowohl als Fußgänger als auch im ÖPNV und bei der Nutzung privater Pkw ist auf die spezifische Lage älterer Menschen besonderes Augenmerk zu richten. So tragen ältere Fußgänger z.B. ein höheres Risiko als andere Bevölkerungsgruppen.

Ein Austausch von Best Practices zwischen den Städten Europas erscheint hier zielführend.

Frage 24: Sollten Städte darin bestärkt werden, Stadtmautgebühren zu erheben?

Eine City-Maut kann unter bestimmten Voraussetzungen das Erreichen verkehrs- und umweltpolitischer Ziele einer Stadt unterstützen. Dies ist jedoch mit vergleichsweise hohen administrativen Kosten verbunden und stößt überdies auf weitere Bedenken grundrechtlicher, datenschutzrechtlicher und sozialpolitischer Natur. Wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten können die im Ausland mit der City-Maut gemachten Erfahrungen auch nicht ohne weiteres auf deutsche Städte übertragen werden.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Einführung einer City-Maut entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen in die Gesetzgebungskompetenz der Länder fällt und im Vollzug Sache der Kommunen ist.

Besteht die Notwendigkeit, einen allgemeinen Rahmen und/oder Leitlinien für Stadtmautgebühren festzulegen?

Den Kommunen und Städten auf EU-Ebene einen Rahmen und/oder Leitlinien für Straßenmautgebühren vorzuschreiben steht im Widerspruch zum Subsidiaritätsprinzip. Länder und Kommunen sind selbst am besten in der Lage, den örtlichen Gegebenheiten und ihren Bedürfnissen entsprechend über Vor- und Nachteile einer City-Maut zu befinden..

Sollten die Einnahmen aus einer Citymaut zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden?

Aus Sicht der Bundesregierung ist unabhängig von vorstehend Gesagtem nichts dagegen einzuwenden, wenn die Kommunen evtl. Einnahmen aus einer City-Maut für den ÖPNV verwenden. Grundsätzlich erhält derjenige Straßenbaulastträger die Einnahmen, die sich aus der Benutzung der Straßeninfrastruktur ergeben, und kann über deren Verwendung selbst bestimmen.

Sollten externe Kosten im Rahmen der Erhebung von Stadtmautgebühren internalisiert werden?

Citymautgebühren im urbanen und regionalen Raum werden im europäischen Ausland überwiegend erhoben, um Verkehre zu steuern bzw. zu reduzieren und so die negativen Wirkungen des Verkehrs wie z.B. Stau-, Unfall- und Umweltkosten zu mindern. Damit wird die City-Maut bereits als ein Instrument zur verursachergerechteren Anlastung externer Kosten des (Stadt-) Straßenverkehrs genutzt. Die Finanzierung von städtischen Infrastrukturen steht hier eher im Hintergrund.

Im grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen der transeuropäischen Netze (TEN) erscheint es dagegen aus Gründen der Transparenz und Vergleichbarkeit der von den Mitgliedstaaten erhobenen oder zukünftig beabsichtigten Mautgebühren zweckmäßig, ein EU-weit einheitliches Modell für die Bewertung externer Kosten zu entwickeln, wie es in der Eurovignetten-Richtlinie angesprochen ist. Die Bundesregierung erwartet hier mit Interesse die von der Kommission für Juni 2008 angekündigte Vorlage des entsprechenden Modells zur Berechnung der externen Kosten. Die Bundesregierung wird den Prozess auf EU-Ebene aktiv begleiten und zur Umsetzung der EG-Regelungen ein Konzept erarbeiten.