

Mitteilung
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
vom 10. März 2008

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, der Europäischen Kommission ihre Position zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ Dokument KOM(2007) 551 endg. zu übermitteln.

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Bundesregierung begrüßt die Vorlage des Grünbuchs der Kommission, weil das Thema Stadtverkehr besonderer Aufmerksamkeit bedarf, um im Rahmen eines integrierten Ansatzes die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und das wachsende Mobilitätsbedürfnis einerseits mit der Verbesserung der Lebensqualität unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und dem Klima- und Umweltschutz andererseits in Einklang zu bringen.

Ein nachhaltiger Stadtverkehr mit einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einem gut ausgebauten Fuß- und Radwegenetz kann einen Beitrag dazu leisten, die Ziele im Klimaschutz zu erreichen und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Ein nachhaltiger Stadtverkehr hat zugleich den Mobilitätsbedürfnissen einer durch demographischen Wandel geprägten Gesellschaft Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sind die Chancen zur Gesundheitsförderung zu nutzen, die mit verbesserten Möglichkeiten der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad verbunden sind.

In den deutschen Städten gibt es bereits eine Vielzahl von guten Beispielen, die von hier aus gerne aktiv in den Diskussionsprozess eingebracht werden. Vor diesem Hintergrund wird darauf hingewiesen, dass einige Annahmen, von denen das Grünbuch ausgeht, nicht zutreffen: So ist es in Deutschland gelungen, der Luftverschmutzung Einhalt zu gebieten. Maßnahmen der Umweltpolitik haben zu wesentlichen Verbesserungen der Umweltsituation in den Städten geführt. Auch die Zahl der Verkehrsunfälle in den Städten nimmt in Deutschland nicht mehr zu. So ist trotz gestiegenen Verkehrsaufkommens und höherer Fahrzeugdichte die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland seit Jahren rückläufig. Die meisten Unfälle mit Todesfolge ereignen sich in Deutschland auf den Landstraßen. Aus Sicht der Bundesregierung wäre hier eine differenzierte Betrachtungsweise wünschenswert gewesen.

Die Bundesregierung würde es insgesamt begrüßen, wenn einige der im ersten Konsultationsprozess entwickelten Annahmen und Maßnahmenvorschläge einer eingehenderen Analyse, insbesondere einer Kosten-/Nutzen-Analyse unter Einbeziehung der Bürokratiekosten unterzogen würden. Dies betrifft vor allem die Aussagen zu den ausschließlich in Städten einzusetzenden intelligenten Verkehrssystemen, die Überlegung zur Einrichtung einer Europäischen Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt und die Anregung zur Einführung eines Emissionshandels auf kommunaler Ebene.

Insgesamt muss berücksichtigt werden, dass Lösungsansätze für die mit dem städtischen Verkehr zusammenhängenden Probleme vorrangig von den Verantwortlichen vor Ort zu erarbeiten sind und dass das Subsidiaritätsprinzip stets zu beachten ist. So erschließt sich derzeit beispielsweise nicht, welchen Mehrwert EU-Vorgaben für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in den Städten und die Einrichtung „grüner Zonen“ bringen könnten.

Das Grünbuch bietet nach Ansicht der Bundesregierung daher vor allem die Chance, im Interesse der Qualitätsverbesserung bestehender Politiken und Praktiken einen Austausch von Informationen und Best Practices zu fördern.

Die Stellungnahme der Bundesregierung beansprucht nicht, vollständig zu sein und die zahlreichen, im Grünbuch angesprochenen Optionen abschließend betrachtet zu haben. Die Bundesregierung geht davon aus, dass offene Fragen im weiteren Prozess zur Erarbeitung eines Aktionsplans geklärt werden und wird sich aktiv an diesem Dialog beteiligen.

II. Zu den in Ziffern 2 bis 4 des Grünbuchs enthaltenen Ausführungen beehrt die Bundesregierung sich, folgende Anmerkungen zu machen. Die Antworten auf Fragen 1 bis 25 sind aus der Anlage zu dieser Mitteilung ersichtlich.

Ziffer 2: Die Herausforderung annehmen

Ziffer 2.1: Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt

...Gehen und Radfahren fördern

Eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung eines umweltschonenden und gesundheitsförderlichen Lebensstils, bei dem körperliche Bewegung im Alltag unterstützt wird.

Begrüßt wird daher die Anregung, die Verkehrsarten Zu-Fuß-Gehen und Radfahren im Sinne eines integrierten Ansatzes in die Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung einzubeziehen. Auch in Deutschland ist dies noch nicht gängige Praxis. Hier sind weitere Maßnahmen u.a. in der Stadt- und Verkehrsplanung sinnvoll. Aus Sicht der Bundesregierung kann hier die EU unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips die nationalen Politiken unterstützen. Dabei sollten andere Initiativen der Kommission wie die Weißbücher „Sport“ und „Ernährung, Übergewicht, Adipositas: Eine Strategie für Europa“ berücksichtigt werden.

Radverkehr sollte als ein System mit den Komponenten Infrastruktur – Service – Öffentlichkeitsarbeit bzw. Kommunikation gesehen werden. Für die Umsetzung eines nachhaltigen städtischen Radverkehrskonzepts sind professionelle Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation von großer strategischer Bedeutung.

Mobilitätsmanagementkonzepte von Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen sollten Fuß- und Radverkehr mit einbeziehen. In Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sollte die Bedeutung des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens für die individuelle gesundheitliche Prävention möglichst vielen Zielgruppen vermittelt werden. Hierfür könnte auch auf EU-Ebene geworben werden. Entscheidungen müssen jedoch in den Städten und Kommunen getroffen werden, da diese selbst am besten in der Lage sind, den örtlichen Gegebenheiten, finanziellen Möglichkeiten und ihren Anforderungen entsprechend die richtigen Maßnahmen zu wählen.

... Optimierung der privaten Pkw-Nutzung

Mobilität in der Stadt ist erforderlich, um die freie Entfaltung der in Städten lebenden Bürger zu ermöglichen und wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungsprozesse zu fördern. Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen zeigen allerdings oftmals die Grenzen der Belastbarkeit der Verkehrssysteme auf. Als allgemeine Strategie zur Erzielung eines optimierten und nachhaltigen städtischen Verkehrssystems sollten deshalb insbesondere der öffentliche Nahverkehr und der Fahrradverkehr als Alternativen zum privaten Pkw gestärkt werden. Es darf allerdings nicht verkannt werden, dass angesichts des hohen Subventionsbedarfs im ÖPNV der Belastbarkeit der öffentlichen Haushalte Grenzen gesetzt sind.

Zusätzlich können Ansätze wie Carsharing, „Park and Ride“, Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement zur Lösung beitragen. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass

der städtische Verkehr selbst durch Parkleitsysteme, Ampelschaltungen etc., aber auch durch infrastrukturseitige Maßnahmen (Erhaltungsmanagement, Umgehungsstraßen etc.) möglichst effizient gestaltet wird. Bei allen Lösungsansätzen müssen die Mobilitätsbedürfnisse der durch demographischen Wandel geprägten Gesellschaft berücksichtigt werden.

Zu der Anregung, bei großen Infrastrukturvorhaben eine „Mobilitätsfolgenabschätzung“ einzuführen, teilt die Bundesregierung mit, dass sie bei der Bewertung von Verkehrsprojekten in ihrem Zuständigkeitsbereich ein komplexes gesamtwirtschaftliches Verfahren anwendet, welches eine detaillierte Bewertung des jeweiligen Projektes auch im Hinblick auf seine Folgen für die Mobilität enthält. Zu den untersuchten Kriterien zählen unter anderem die Entlastung der Umwelt, die Wirkung des projektinduzierten Verkehrs und die Entlastung im lokalen Bereich. Deutschland ist gern bereit, sich mit anderen Mitgliedstaaten über das jeweilige Know-how auszutauschen.

... Güterverkehr

Städtische Personen- und Güterverkehre stellen sehr unterschiedliche Anforderungen an die Gestaltung des städtischen Verkehrs. Bedenken bestehen hinsichtlich der Überlegungen, Stadtlogistik als einheitliches System für Personen- und Güterverkehr zu behandeln, das von öffentlicher Hand gesteuert werden sollte. Während der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge in Deutschland von den Aufgabenträgern vor Ort wahrgenommen wird, muss der Bereich des Güterverkehrs privatwirtschaftlich organisiert bleiben.

Im Bereich der Citylogistik bietet sich ein Austausch von Best Practices an. Es wäre z.B. hilfreich Informationen darüber zu erhalten, welche Erfahrungen europäische Städte mit dem Einsatz eines die unterschiedlichen Ansprüche koordinierenden Gebietskoordinators gemacht haben. Zur Lösung der aktuellen Probleme reicht jedenfalls ein Ansatz, der sich allein auf straßenverkehrsrechtliche Gestaltungsmöglichkeiten verlässt, nicht aus. Das Problem der letzten Meile in der Anlieferung von Gütern ist ebenfalls noch nicht befriedigend gelöst.

Ziffer 2.2: Hin zu grüneren Städten

Option: Neue Technologien

...gestützt durch umweltbewusste Beschaffung

Die Bundesregierung begrüßt den auch von der Kommission vertretenen - und in Deutschland praktizierten - integrierten Ansatz, der auch Umweltaspekte in die Überlegungen zur Verbesserung der Mobilität in der Stadt einbezieht.

Für den Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens weist die Bundesregierung darauf hin, dass das EU-Recht die Einbeziehung von Umweltkriterien - als einen Faktor - bei Vergabeentscheidungen bereits jetzt zulässt. Die Vergabepaxis in Deutschland ist auch im Verkehrsbereich bereits teilweise an Umweltkriterien ausgerichtet. Auch die Einbeziehung von Lebenszykluskosten bei der Beschaffung ist schon nach geltenden Vergaberegeln möglich.

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.

...und neue Arten zu fahren

In Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG vom 9.9.2003 ist umweltbewusstes Fahren bereits in die nationalen Ausbildungsprogramme von Berufskraftfahrern integriert. Auch in den Vorschriften zur Führerscheinausbildung und -prüfung befinden sich zahlreiche Regelungen zum energiesparenden Fahren. Insoweit ist Deutschland bereits gut aufgestellt und würde sich freuen, interessierten Mitgliedstaaten seine Erfahrungen vermitteln zu können.

Die Einführung von elektronischen Systemen der Fahrerunterstützung wird grundsätzlich positiv bewertet. Bei der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen ist zu gewährleisten, dass die Beherrschung des Fahrzeugs durch den Fahrer nicht beeinträchtigt wird. Die Verantwortlichkeit des Fahrens muss in vollem Umfang beim Fahrer liegen, so wie es die nationalen Verkehrsrechtssysteme in Europa allgemein vorsehen. Es ist außerdem sicherzustellen, dass durch geeignete Vorkehrungen bei ihrer Entwicklung die Fahrerassistenzsysteme gegen Fehlgebrauch, Missbrauch und Manipulation geschützt werden.

Verkehrsbeschränkungen?

Das deutsche Recht kennt eine Reihe von Möglichkeiten, den Verkehr zu lenken. Zu nennen sind die Landes- und Regionalplanung, die Verkehrsplanung, die Straßenplanung, die Bauleitplanung mit der Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, der Städtebau, die Gemeindeverkehrsfinanzierung, der Straßenbau, das Straßenrecht (Widmung) und das Straßen-

verkehrsrecht (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Sonderwege, Tempo-30-Zonen, Umweltzonen u.a.). Damit gibt es in Deutschland bereits jetzt ein breites Instrumentarium, den Verkehr intelligent zu kanalisieren und zu lenken. Die im Grünbuch gewählte Überschrift „Verkehrsbeschränkungen?“ greift aus diesen vielfältigen Ansätzen und Instrumenten nur Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote sowie den monetären Ansatz zu Lasten des Straßenverkehrs heraus. Diese dürfen nach dem Verständnis der Bundesregierung nur als Ultima Ratio herangezogen werden.

„Leitlinien“ für Verkehrsbeschränkungen sind aus Sicht der Bundesregierung nicht angezeigt. Die in Deutschland geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet genügend Möglichkeiten für sog. weiche Maßnahmen (wie Einbahnstraße, vorgeschriebene Fahrtrichtung, Lichtzeichenanlage), härtere (wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Tempo-30-Zonen) und harte Maßnahmen (wie zeitweise Verkehrsverbote, Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeugarten, Verkehrsverbot für alle). Hierzu sollte ein Austausch von Best Practices zwischen den europäischen Städten über ihre lokalen Strategien stattfinden.

Ziffer 2.3: Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr

Optionen:

Intelligente Gebührensysteme und bessere Informationen für eine bessere Mobilität

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich die Förderung und den Einsatz Intelligenter Verkehrssysteme (IVS). Intelligente Verkehrssysteme können zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten und zur Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV beitragen und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung der Umweltbelastung leisten.

Auch für die Güterverteilung in der Stadt ist der verstärkte Einsatz von IVS wünschenswert, da hierdurch erhebliche Effizienzpotenziale zu heben wären. Der Einsatz der Satellitennavigation und damit die Entwicklung von spezifischen Logistik-Anwendungen von GPS und Galileo sind zu begrüßen. Der verstärkte Einsatz von innovativen Technologien zur Prozessoptimierung ist auch Bestandteil der Vorschläge zu dem in Deutschland in Vorbereitung befindlichen Masterplan Güterverkehr und Logistik.

Allerdings stellt sich für einige der im Grünbuch angesprochenen IVS - Lösungen die Frage, ob eine rein auf den Stadtverkehr bezogene Betrachtung sinnvoll ist (z.B. bei Fahrerassistenzsystemen). Denn Städte sind Teile größerer Verkehrsnetze und sollten nicht von ihrer Umge-

bung losgelöst – sozusagen „als Inseln“ - 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.

Im Bereich des ÖPNV sollte Verkehrstelematik vor allem zur umfassenden Verkehrs- und Reiseinformation eingesetzt werden. In Deutschland existiert ein flächendeckendes, leistungsstarkes Netz für Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende. Hierzu zählen sowohl die jeweiligen regionalen Länderauskunftssysteme als auch solche, die regionen- und länderübergreifend Auskunft geben. Deutschland hat insbesondere mit der Unterstützung des Systems „Durchgängige Elektronische Fahrplaninformation (DELFI)“ der Integration verschiedener Fahrplanauskunftssysteme in das europäische Reiseinformationssystem „EU-Spirit“ den Weg bereitet. Deutschland ist gern bereit, den Mitgliedstaaten über seine Erfahrungen zu berichten.

Elektronische Fahrgeldmanagement-Systeme (EFM) mit bargeldlosem Bezahlen, elektronischem Fahrschein und automatisierter Fahrpreisfindung tragen dazu bei, Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen. Smart-Cards haben sich als wirksames Instrument im öffentlichen Nahverkehr bewährt.

Auf Grundlage des in Deutschland entwickelten Standards für ein elektronisches Ticketsystem könnte der ÖPNV durch die Verknüpfung mit weiteren Funktionen deutlich verbessert werden. Die Einführung eines elektronischen interoperablen Vertriebssystems sollte über das „Interoperable Fare Managementsystems (IFM-Boards)“ auf europäischer Ebene unterstützt werden.

Ziffer 2.4: Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr

Optionen:

Ein öffentlicher Verkehr, der den Bedürfnissen der Bürger entspricht...

Das Grünbuch stellt zu Recht hohe Anforderungen an die Zugänglichkeit (insbesondere barrierefreie Gestaltung), Qualität, Effizienz und Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs. Die Bundesregierung gibt allerdings zu bedenken, dass sich die angestrebten Ziele allein aus höheren Fahrgeldeinnahmen nicht werden finanzieren lassen, da der Preis ein wesentliches

Kriterium der Verkehrsmittelwahl ist. Die Bundesregierung unterstreicht, dass einerseits der Nahverkehr erschwinglich bleiben muss, andererseits eine rein angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV nur mit zusätzlichem Mitteleinsatz möglich ist, dem durch die Konsolidierungserfordernisse der öffentlichen Haushalte oft Grenzen gesetzt sind.

Die Bundesregierung nimmt zur Kenntnis, dass der öffentliche Nahverkehr auch nach Auffassung der Kommission förderwürdig ist. Allerdings sollte die konkrete Entscheidung über den Einsatz der Verkehrsmittel den Aufgabenträgern vor Ort vorbehalten bleiben.

...aufbauend auf einem geeigneten EU-Rechtsrahmen und mittels innovativer Lösungen und geeigneter Fähigkeiten

Eine ganze Reihe von im Grünbuch angesprochenen Optionen wird in Deutschland mit seiner traditionell guten Nahverkehrs-Infrastruktur bereits praktiziert. So sind in vielen deutschen Städten seit geraumer Zeit Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse, umweltfreundliche Taxis und Busse im Einsatz. Die Bundesregierung regt einen Best-Practice-Austausch zwischen den Kommunen und Städten der Mitgliedstaaten an.

...mit ausgeglichener Koordinierung der Flächennutzung und einem integrierten Ansatz für die Mobilität in der Stadt

Die Bundesregierung teilt die im Grünbuch angeführten Thesen zu den mit der Suburbanisierung verbundenen Herausforderungen. Lösungen sollten jedoch nicht nur unter dem Aspekt der geringen Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Stadt-Umland-Bereich gesucht werden. Vielmehr sollten aus Sicht der Bundesregierung die betroffenen Städte eine nachhaltige Strategie zur Entwicklung der Innenstadtbereiche erarbeiten. Es gilt, die Innenstädte auch für das Wohnen attraktiver zu gestalten, um kürzere Wege zu ermöglichen, unnötige Verkehre zu vermeiden und den Trend zur Suburbanisierung umzukehren.

Die Bundesregierung begrüßt auch den Vorschlag, Mobilität in der Stadt in einem integrierten stadtentwicklungspolitischen Ansatz unter Berücksichtigung verschiedener Politikbereiche wie der Stadtplanung, der Wirtschafts-, Sozial-, Umwelt- und Verkehrspolitik zu betrachten.

In manchen deutschen Städten haben sich Mobilitätspläne als gute Grundlage für die effizientere Gestaltung der Mobilität in der Stadt erwiesen. Die Aufstellung von Verkehrs-

wicklungs-/Mobilitätsplänen kann den Kommunen und Städten jedoch nicht vorgeschrieben werden.

Die in der Thematischen Strategie für die städtische Umwelt angekündigten Leitlinien für die Ausarbeitung von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr werden von der Bundesregierung mit Interesse erwartet. Es erscheint jedoch verfrüht, schon zum jetzigen Zeitpunkt Folgemaßnahmen diskutieren zu wollen. Die Bundesregierung verweist auf ihre im Zusammenhang mit der Thematischen Strategie geäußerten Rechtsansicht, dass den Kommunen und Städten Verkehrsentwicklungspläne nicht vorgeschrieben werden dürfen. Dies wäre mit dem Subsidiaritätsprinzip nicht zu vereinbaren.

Ziffer 2.5: Hin zu einem sicheren Nahverkehr

Optionen: Sichereres Verhalten und sicherere Infrastrukturen

Grundsätzlich werden alle Maßnahmen begrüßt, die geeignet erscheinen, 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 nicht nur zur Sicherung der Mobilität, sondern auch zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit betrachtet. Geeignete Maßnahmen müssen jedoch „vor Ort“ erarbeitet und durchgeführt werden. Der Austausch von Best Practices zwischen den Städten und Kommunen in Europa wird als ein geeignetes Mittel angesehen, auf Erfahrungen und Vorbilder zurückzugreifen.

Zur angesprochenen eSafety-Mitteilung verweist die Bundesregierung auf ihre Mitteilung vom 27.06.2007, mit der der Kommission die Schlussfolgerung der Konferenz zur eSafety Initiative zur Kenntnis gegeben wurden. Die dort genannten Aspekte sollten in die aktuellen Überlegungen einbezogen werden. In ihrer Mitteilung vom 17.9.2007 über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ (KOM(2007) 541 endgültig) ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die Schlussfolgerungen „richtungsweisende Vorgaben“ enthalten.

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.

Ziffer 3: Schaffung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

Mehr Wissen...und Erhebung von Daten

Die Empfehlung der Kommission, die Kompetenz der Beschäftigten im Bereich Mobilität in der Stadt auszubauen, wird begrüßt. Es sollte ein Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass Investitionen in die Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ebenso bedeutend sind wie Investitionen in die städtische Verkehrsinfrastruktur.

Deshalb sollten im Rahmen der jeweiligen nationalen Verantwortlichkeiten in Kooperation mit der Verkehrswirtschaft Ausbildungs- und Fortbildungssysteme gestärkt und an die sich wandelnden Rahmenbedingungen angepasst werden. Auf europäischer Ebene bietet sich ein Austausch von Best Practices an.

Der Vorschlag, eine jährlich stattfindende Konferenz zum Thema „Fortschrittliche Lösungen für den Nahverkehr“ zu initiieren, wird ebenfalls begrüßt.

Ziffer 4: Finanzielle Mittel

Die Bundesregierung begrüßt die in der EU-Programmplanung vorgesehene Aufstockung der EFRE- und Kohäsionsfondsmittel, von denen im Zeitraum 2007-2013 fast 8 Mrd. € für den Nahverkehr bereitstehen werden. Sie unterstützt die Fortsetzung und ggf. Aufstockung der Programme CIVITAS und STEER.

Darüber hinaus besteht aus Sicht der Bundesregierung keine Notwendigkeit weiterer Förderung. Bereits heute umfassen die Instrumente auf EU-Ebene zur Verbesserung des städtischen Verkehrs zahlreiche Fördermöglichkeiten. Dies betrifft zum einen konkrete Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur, ein verbessertes Verkehrsmanagement, Projekte im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung, aber auch den Erfahrungsaustausch zwischen Städten. Aus hiesiger Sicht steht damit ein ausreichendes Instrumentarium zur Verfügung, dessen Nutzen

letztlich davon abhängig ist, wie die Mitgliedstaaten und Regionen die Strukturfonds in ihrem Fördermittelrecht ausgestalten, über bestehende Fördermöglichkeiten informieren und deren Nutzung auch aktiv unterstützen. Hier könnte eine aktuelle Aufbereitung von Informationen im Internet über die spezifischen Fördermöglichkeiten hilfreich sein.

Die Bundesregierung spricht sich für neue Formen der Kooperation z.B. in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) aus. Sofern jedoch der Hinweis im Grünbuch auf das Erfordernis stabiler rechtlicher Rahmenbedingungen für private Finanzierungen/ÖPP so verstanden ist, dass die Kommission auch in diesem Bereich Vorgaben erarbeiten will, wird auf die Stellungnahme der Bundesregierung vom 30.03.2005 zum „Grünbuch zu öffentlich – privaten Partnerschaften und den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für öffentliche Aufträge und Konzessionen“ verwiesen. Hierin hat die Bundesregierung zum Ausdruck gebracht, dass die Schaffung vertraglicher Regelungen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt und ein Bedürfnis nach gemeinschaftsrechtlichen Regelungen von ÖPP nicht besteht.

Einer Erweiterung des Anwendungsbereichs der Eurovignetten-Richtlinie begegnen Subsidiaritäts- und rechtssystematische Bedenken: Denn die vom Regelungsbereich der EU-Eurovignetten-Richtlinie erfasste Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur des transeuropäischen Straßennetzes durch den gewerblichen, d.h. auch internationalen Verkehr ist zu unterscheiden von einer lokalen Gebühr zur Verkehrssteuerung und –lenkung des städtischen Verkehrs.

III. Ausblick

Das Grünbuch der Kommission stellt einen wichtigen Baustein zur Umsetzung des Verkehrsweißbuches und seiner Halbzeitbilanz dar. Im Ergebnis enthält das Grünbuch der Kommission einige gute Anregungen, lässt aber auch noch Fragen offen, die im Verlaufe des Prozesses geklärt werden sollten.