

Positionspapier

Stadtverkehr:

**Mobilität unterstützen,
Wachstum begleiten,
Lebensqualität erhalten**

Februar 2008

Deutsches Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Unsere Aktivitäten

Wir bieten die richtige Plattform, damit Kunden, Verkehrsträger, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft die Kernfragen des Verkehrs zielführend diskutieren.

Wir fördern die Meinungsbildung zu aktuellen Verkehrsproblemen durch Veranstaltungen, Stellungnahmen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wir kooperieren mit politischen Entscheidern und Dachverbänden für Schiene, Straße, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt – national und international.



INHALT

A. Zusammenfassung	1
B. Mobilitätskultur mit Augenmaß und Sachverstand	2
C. Europa: Rahmen setzen, Netzwerke knüpfen.....	3
D. Subsidiarität wahren: Länder und Kommunen einbinden, Lösungen maßschneidern	5
E. Wirtschaft: Unternehmerische Initiative nutzen, Best Practices unterstützen	9
F. Fazit	10

A. Zusammenfassung

EU-Grünbuch
fokussiert
Nahverkehrs-
politik

Am 25. September 2007 hat die Europäische Kommission das Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (EU COM (2007) 551) vorgelegt. Sie beschreibt darin die *Herausforderungen* einer nachhaltigen, erfolgreichen Nahverkehrspolitik und schlägt *Lösungsansätze* vor. Wichtige Themenfelder sind aus Sicht der Kommission nicht nur die Finanzierung und der Betrieb des öffentlichen Verkehrs, sondern auch City-Logistik, Qualitätsstandards, barrierefreier Zugang zu Verkehrsmitteln und die Nachfragesteuerung in Innenstädten z.B. über Mautsysteme. Im Herbst 2008 wird dem Grünbuch ein Aktionsplan mit konkreten, verbindlichen Maßnahmen folgen.

Das Deutsche Verkehrsforum unterstützt die grundsätzlichen Ziele des Grünbuchs, den Stadtverkehr stärker in das Bewusstsein von Bürgern und Politik zu rücken und ein Netzwerk für Best Practices zu schaffen. *Um überzogene Eingriffe in die städtische Mobilität zu vermeiden, müssen rein kommunale Aufgaben aber allein auf kommunaler Ebene entschieden werden.*

Stadtverkehr
betrifft kommunale
Kompetenzen

Es muss genau darauf geachtet werden, dass das Subsidiaritätsprinzip an keiner Stelle ausgehebelt wird, d.h. Entscheidungen auf der Ebene getroffen werden, die Umfang und Folgen der jeweiligen Maßnahmen am besten beurteilen kann. *Im Bereich der städtischen Mobilität ist dies in der Regel die betroffene Kommune.* Den Kommunen dürfen keine Auflagen gegen ihren Willen verordnet werden, die sich kosten-trächtig niederschlagen. Die Verkehrswirtschaft muss darauf achten, dass ihre unternehmerische Initiative nicht unterbunden wird.

Klare
Aufgabenteilung
zwischen EU,
Mitgliedsstaaten
und Wirtschaft

Das Deutsche Verkehrsforum hat in seiner Funktion als verkehrsträgerübergreifende Plattform in diesem Positionspapier einen Katalog von Maßnahmen zusammengestellt, mit denen die gesetzten Ziele einer nachhaltigen Mobilitätskultur unter Beibehaltung der Lebensqualität erreicht werden können. Das Grünbuch der EU-Kommission vor Augen wurde dabei bewusst nach *Zuständigkeitsbereichen* unterschieden, um aufzuzeigen, welche Maßnahmen *auf europäischer Ebene*, bei den *Mitgliedsstaaten* oder von *Unternehmen* getragen werden:

- Die Europäische Union ist gefordert, ein *Leitbild* und einen *grundsätzlichen Orientierungsrahmen* für den Stadtverkehr zu schaffen, Best Practices zu publizieren und Netzwerke zu knüpfen.
- Die Kommunen müssen im Sinne des *Subsidiaritätsprinzipes* vor Ort entscheiden, welche *Maßnahmen* ihre Ziele im Stadtverkehr unterstützen – und wie diese mit dem vorhandenen Finanzrahmen vereinbar sind. Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr und öffentlicher Verkehr müssen dabei im Sinne eines integrativen Ansatzes gleichermaßen berücksichtigt werden. Die Mitgliedsstaaten müssen *finanziell* und *administrativ* Hilfestellung leisten.
- Die vorhandene *unternehmerische Initiative* der Wirtschaft im Stadtverkehr muss genutzt, Best Practices unterstützt und ausgebaut werden.
- Die *Eigenverantwortung der Bürger* muss gestärkt werden. Dazu sind sowohl eine ausreichende Infrastruktur für den Individualverkehr, als auch ein attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr nötig. Nur so hat der Verkehrsteilnehmer Alternativen und Wahlmöglichkeiten.

B. Mobilitätskultur mit Augenmaß und Sachverstand

Eigenverantwortung der Kommunen beim Stadtverkehr

Mit dem *Subsidiaritätsprinzip* haben sich EU-Kommission und Mitgliedsstaaten der Maxime verschrieben, die *Eigenverantwortung untergeordneter Ebenen* wie Städte und Gemeinden mit Blick auf ihre Bürgernähe zu stärken und Eingriffe übergeordneter Ebenen wie z.B. der EU-Gesetzgebung einzuschränken. Ausnahmen sind vorgesehen, wenn eine Überforderung der entsprechenden untergeordneten Ebene vorliegt.

Das Subsidiaritätsprinzip soll somit sicherstellen, dass Maßnahmen immer auf *der* Ebene entschieden und gestaltet werden, die die größte Kompetenz aufweist und mit Sachverhalt und Fakten am ehesten vertraut ist. Dies trifft auf den Bereich Stadtverkehr ganz besonders zu.

Vielfalt an Stadttypen erfordert maßstabsgerechtes Handeln

Aufgrund der Vielzahl von Stadttypen in Europa mit großen Unterschieden u.a. bei

- Lebensräumen und –stilen,
- Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepten,
- Bebauung, Infrastruktur und öffentlichen Verkehrsangeboten,
- Finanzausstattung,
- politischer und administrativer Struktur,
- Stadt-Umland-Beziehungen,

kann eine *europäische* Stadtverkehrspolitik den Anforderungen der *einzelnen* Kommune nicht gerecht werden – es gibt keine einheitliche „Europäische Stadt“ sondern eine erwünschte Vielfalt, die es zu bewahren gilt. Eine einheitliche europäische Mobilitätskultur ist Utopie.

Die städtische Mobilität und damit verbundene Bereiche müssen daher zwangsläufig maßgeblich auf der Ebene gestaltet werden, auf der sie auch umgesetzt werden: in den Städten und Gemeinden.

Subsidiaritätsprinzip schließt eine Vielzahl europäischer Maßnahmen aus

Viele der im Grünbuch in Erwägung gezogenen Maßnahmen *verletzen das Subsidiaritätsprinzip* und müssen daher als europäische Maßnahme von vornherein abgelehnt werden. Nachfolgend nur einige Beispiele:

- Es dürfen *keine festen Lösungswege* für die städtische Mobilität auf europäischer Ebene zementiert werden. Die Hinweise im Grünbuch – z.B. auf U-Bahn als Best Practice, Ansätze für Regelwerke für Fußgängerzonen und Fahrradwege oder Infrastrukturstandards – führen in die falsche Richtung. Sie stellen eine potenzielle Kostenlast für die Kommunen und Verkehrsunternehmen dar und führen damit zu höheren Mobilitätskosten für den Kunden.
- *Kapazitätsprobleme* der städtischen Verkehrsinfrastruktur müssen mit *lokalem Sachverstand* und *Augenmaß* gelöst werden. Das Konzept der sog. „City-Maut“ ist nicht als pauschaler Lösungsansatz für kommunale Verkehrsprobleme geeignet. Der Verweis des Grünbuchs auf die City-Maut als potenzielle Einnahmequelle stellt die finanzielle Verantwortung aller politischen Ebenen für die kommunalen Verkehrswege in Frage.

- *Passagierrechte im Nahverkehr* unterliegen der Verantwortung der lokalen Behörden, da hierbei sowohl die Ausgestaltung des Verkehrssystems als auch die Interessenlage der Kunden vor Ort einbezogen werden müssen. Ansätze hierfür sollten daher auf freiwilliger Basis in enger Abstimmung zwischen Behörden und Verkehrsunternehmen entstehen und auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten sein.
- Die *Einbeziehung externer Kosten* und *Lebenszykluskosten* bei der Auftragsvergabe der öffentlichen Hand darf nicht von der europäischen Ebene vorgeschrieben werden. Die Kommunen müssen aus ihrer Einnahmensituation heraus selbst entscheiden, mit welchen Mitteln sie ihre Nachhaltigkeitsziele umsetzen.
- *Jede auf europäischer Ebene verordnete Auflage* bedeutet ein Kostenrisiko und kann – auch bei kommunalen Unternehmen – den Investitionsbestand gefährden. Bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen müssen Unternehmen und Kommunen daher freie Hand haben, über den besten Weg zu einem nachhaltigen Angebot *vor Ort* selbst zu entscheiden und passende Übergangsstrategien festzulegen.

Europäischer Orientierungsrahmen, keine Überregulierung

Die Städte und Gemeinden benötigen keine ausführlichen gesetzlichen Vorgaben aus Brüssel, sondern einen *Rahmen zur Information und Orientierung* sowie ein *Kontakt Netzwerk* zum Austausch von Best Practices. Eine europäische urbane Mobilitätspolitik muss diese Aufgabenteilung unterstützen.

C. Europa: Rahmen setzen, Netzwerke knüpfen

Die EU vernetzt, ist Ideengeber und Moderator

Die europäischen Städte stehen angesichts des zunehmenden Personen- und Wirtschaftsverkehrs vor jeweils ähnlichen Herausforderungen. Die im EU-Grünbuch vorgeschlagene Erstellung einer *Maßnahmenübersicht* zur Bewältigung städtischer Verkehrsprobleme und die Förderung eines engen *Erfahrungsaustausches* zu Wirkungen von Maßnahmen sind daher zu begrüßen. Maßnahmen jedoch, die die Wahlfreiheit der Kommunen einschränken, sind abzulehnen.

Europa wird seiner im Grünbuch beschriebenen Rolle als *Ideengeber* und *Moderator* am besten gerecht, wenn es sich auf die Bearbeitung der nachfolgenden Bereiche konzentriert.

1. Informationen transparent machen

Praxisbeispiele sammeln, vergleichen und verfügbar machen

Die Vielzahl der 27 unterschiedlichen Mitgliedsstaaten der EU birgt ein großes Potenzial an *guten Praxisbeispielen* für verschiedene verkehrliche Probleme. Damit gute Lösungen für gleiche Probleme nicht in jedem Land neu erfunden werden müssen, gilt es gesammelte Erfahrungen in den Mitgliedsstaaten für alle verfügbar zu machen. Die Zusammenstellung und Bereitstellung der Informationen ist unter Zuarbeit der Mitgliedstaaten am besten von der EU zu leisten. Doch auch hier gilt der Grundsatz der Transparenz, d.h. es darf *keine zusätzliche Bürokratisierung* – z.B. über eine neue europäische Beobachtungsstelle für Stadtverkehr – geschaffen werden.

Maßnahmen:

- Best Practices fördern und verbreiten,
- themenbezogene Aufklärungs- und Informationskampagnen organisieren,
- Konferenzen durchführen,
- Dialoge zwischen den Städten fördern, wissenschaftliche und unternehmerische Netzwerke der Mobilität unterstützen,
- Verkehrsentwicklung durch Eurostat wissenschaftlich und statistisch einheitlich begleiten.

Forschungs- und Wissenstransfer verstärken, Anreizsysteme unterstützen

2. Anreize setzen, Forschung und Entwicklung unterstützen

Wissen ist nicht nur lokal anwendbar, sondern universell. Somit besteht ein Interesse, *Wissen aufzubauen, zu erweitern und auszutauschen*. Europäische Forschung und Entwicklung kann insbesondere dann einen Mehrwert gegenüber nationalen Forschungsprogrammen bieten, wenn das generierte Wissen breit und grenzüberschreitend angewandt werden kann.

Damit die Ergebnisse auch umgesetzt werden, sind *wirtschaftliche Anreize* zu setzen. Diese Anreize dürfen europäischem Wettbewerbsrecht und Beihilfeverboten jedoch nicht widersprechen. Die EU muss hierzu den geeigneten Rahmen schaffen.

Maßnahmen:

- Förderung der Technologieentwicklung durch Forschungsprogramme z.B. im Rahmen der e-Safety- oder i2010 Initiative,
- Schaffung eines Rechtsrahmens, um wirtschaftliche und insbesondere steuerliche Anreizinstrumente zur Einführung neuer Technologien durch die EU und die Mitgliedsstaaten zu ermöglichen.

Standards und gegenseitige Anerkennung ausbauen

3. Harmonisierung von Standards, Vernetzung der Behörden

Nicht zuletzt mit der Liberalisierung der Eisenbahn ist der Verkehrsmarkt europäisch. Damit nationale Vorschriften zu Standards den offenen Binnenmarkt nicht behindern, sind nationale Ausführungsvorschriften, insbesondere wenn sie europäische Richtlinien umsetzen, *gegenseitig anzuerkennen*. Die Entwicklung *europäischer Standards* ist voranzutreiben.

Maßnahmen:

- Grenzwerte, Standards und Normen zu Emissionen setzen,
- Beschilderung und Wegführungssysteme angleichen,
- nationale Behörden und ihre Datenbanken weiter vernetzen, damit bspw. Strafverfolgung europaweit effizient wird (die Schaffung einer zentralen europäischen Behörde zur Registrierung aller Fahrzeuge ist dagegen nicht notwendig),

- die europaweite gegenseitige Anerkennung der Zugangsvoraussetzungen für Umweltzonen und ähnlicher Systeme vorantreiben und dabei sicherstellen, dass diese sowohl transparent als auch technologieneutral sind und Anreize für Flottenerneuerungen geben,
- nationale Maßnahmen wie z. B. die Errichtung von Umweltzonen von europäischer Seite in ihrer Wirkung evaluieren und dokumentieren,
- die Effizienz europäischer Maßnahmen regelmäßig evaluieren und ggf. anpassen.

Europäische
Finanzinstrumente
auf Best Practices
ausrichten

4. Finanzierung fokussieren, Gießkannenprinzip vermeiden

Die Verbesserung der Mobilität in den Städten benötigt eine solide *finanzielle Basis*. Laut Planung stellen die Strukturfonds und der Kohäsionsfond der EU in der Programmperiode 2007-2013 knapp 8 Mrd. EUR für den Stadtverkehr zur Verfügung.¹ Das entspricht für die ca. 50 Großstädte² in Europa jeweils rund 5,7 Mio. EUR pro Jahr.

Europa hat darüber hinaus jedoch auch eine Vielzahl an kleineren Städten, Deutschland allein zählt bereits 188 Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern. Dies verdeutlicht die *Gefahr, dass die europäischen Mittel in ihrer Wirkung verpuffen*. Die EU muss sich im Klaren sein, dass das vorhandene Budget nicht ausreicht. Es besteht eine deutliche Diskrepanz zwischen finanzieller Ausstattung und dem Anspruch der Europäischen Kommission, eine neue „Mobilitätskultur“ zu schaffen. Das Gros der Finanzlast verbleibt auch weiterhin bei Städten und Gemeinden.

Maßnahmen:

- Um einen „Gießkanneneffekt“ zu vermeiden, muss die EU die Vergabe ihrer Fördermittel stärker als bisher auf den Stadtverkehr fokussieren und gezielt Projekte fördern, die als Best Practice dienen können,
- die EU muss Städte und Gemeinden über europäische Instrumente bei der Kreditfinanzierung weiter unterstützen.

Städte und
Gemeinden setzen
vor Ort maßstabs-
gerechte
Lösungen um

D. Subsidiarität wahren: Länder und Kommunen einbinden, Lösungen maßschneidern

Städte stehen untereinander und mit ihrem Umland im *Wettbewerb* um (finanzkräftige) Einwohner und Unternehmen. Sie haben demnach ein *Eigeninteresse*, attraktive Standorte, Wohn- und Lebensräume zu schaffen.

Maßnahmen zur Verbesserung von Personen- und Güterverkehr in den Städten dürfen die betroffenen Kommunen *nicht überfordern* und müssen daher überwiegend vor Ort angeregt und begleitet werden. So ist garantiert, dass sie *maßstabsgerecht* und mit der notwendigen Kenntnis der lokalen Gegebenheiten und Potenziale entwickelt werden.

In ihrer Rolle als Dienstleister ist die öffentliche Hand als Vorbild gefordert eine *Vorreiterrolle* einzunehmen. Der Staat muss engagierte Städte bei diesen Maßnahmen finanziell und administrativ unterstützen.

¹ Siehe EU-Grünbuch COM (2007) 551, S.21

² ≥ 500.000 Einwohnern

Die Handlungsfelder der Länder und Kommunen in Zusammenhang mit der städtischen Mobilität sind nachfolgend aufgeführt.

Stadtverkehr
braucht integrierte
Ansätze und eine
kompetente
Verwaltung

1. Personal qualifizieren, Planung verbessern

Stadtmobilität muss bereits auf der Planungsebene *ressort- und verkehrsträgerübergreifend* unterstützt werden. Auch in der Umsetzung von Maßnahmen müssen die Politikbereiche Stadtplanung, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft zusammenarbeiten. Diese notwendige integrierte Gesamtbetrachtung des Stadtverkehrs muss durch kontinuierliche Aus- und Weiterbildung des Personals und entsprechende Behördenstrukturen begleitet werden. Gerade in Städten gilt es die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzer verträglich zu gestalten.

Maßnahmen:

- kontinuierliche Qualifizierung des in der Planung und Umsetzung tätigen Personals im öffentlichen Sektor,
- Entwicklung neuer Planungsmethoden und –instrumente in enger Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Wissenschaft, integrative Betrachtung von Personen- und Güterverkehr,
- Integration der Politikbereiche Planung, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft vorantreiben, auch zur besseren Folgenabschätzung von Großprojekten und zur Koordinierung von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung
- stärkere Berücksichtigung des Fußgänger-, Fahrrad- und Wirtschaftsverkehrs in der Verkehrsplanung,
- klare Benennung von Zuständigkeiten und Ansprechpartnern insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr, aber auch für den Wirtschaftsverkehr.

Vorbildfunktion
und Vorreiter-
schaft ausbauen

2. Vorreiter sein, Anreize setzen

Städte sollten Ihre *Vorreiterrolle* stärker wahrnehmen, d.h. neue *Umweltstandards* zuerst umsetzen, anstatt städtische Fahrzeugflotten von allgemeinen Anforderungen auszunehmen. Damit schaffen sie *Anreize* für die Privatwirtschaft und den Bürger, dem Vorbild zu folgen.

Maßnahmen:

Die öffentliche Hand muss

- neue Technologien in ihren Fuhrparks einsetzen und durch Beschaffung neuer Fahrzeuggenerationen in ihren Unternehmen die Umsetzung und Verbreitung neuer technischer Standards vorantreiben,
- bei Ausschreibungen einerseits auf aktuelle Emissionsstandards und innovative Technologien achten, im Sinne des Bestandsschutzes der getätigten Investitionen aber gleichzeitig Kosten-Nutzen-Erwägungen im Blick haben und Übergangsstrategien der Fuhrparkbetreiber unterstützen,
- wirtschaftliche Instrumente zur breiten Einführung neuer Technologien entwickeln, z.B. durch die Adaption des GVFG, so dass die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge gefördert werden kann,
- als öffentlicher Arbeitgeber Mobilitätsmanagement und –beratung für die Mitarbeiter initiieren,

Logistik und
Wirtschafts-
verkehr in ihrer
Versorgungs-
funktion
unterstützen

3. Logistik konstruktiv begleiten, Versorgungsfunktion gewährleisten

Der *urbane Wirtschaftsverkehr* gewinnt in den europäischen Städten immer mehr an Bedeutung. Gerade in den Ballungsräumen boomt die Kurier-Express-Paket-Branche, die Bürger und Unternehmen auf der „letzten Meile“ bedient und sich damit quasi als „kollektiver Güterverkehr“ etabliert hat.

Damit die Effizienz der Logistikkette sich auch in der Stadt weiter fortsetzen und der Wirtschaftsverkehr seine Versorgungsfunktion weiter ausüben kann, muss die Stadtverwaltung durch geeignete organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen Unterstützung leisten. Die Herausforderung für Städte und Gemeinden liegt darin, *den Wirtschaftsverkehr nicht durch überzogene Zwangsmaßnahmen zu unterbinden*, sondern ihn in die vorhandene Verkehrslandschaft gleichberechtigt zu integrieren und in seiner positiven Wirkung für Stadt und Bürger zu fördern.

Maßnahmen:

- Einbeziehung der Stadtlogistik bei der Infrastrukturplanung,
- Benennung eines Ansprechpartners für den Wirtschaftsverkehr,
- Schaffung von konsolidierten Anlieferungs- und Ladezonen,
- Erfassung und Bereitstellung von gewerberelevanten Verkehrslagedaten für das städtische Verkehrsnetz (siehe 4.),
- Unterstützung bei der Navigation und Routenplanung durch Bereitstellung gewerberelevanter Informationen zu Verkehrshindernissen, Einschränkungen etc., so dass diese Informationen von den Logistikdienstleistern und Kartenanbietern verarbeitet werden können,
- Begleitung von City-Logistik-Projekten durch die Städte als Moderator,
- Bereitstellung von verkehrsgünstigen Umschlags- und Lagerflächen,
- konstruktive Begleitung von Logistikzentren bei Planung, Bau und Betrieb,
- Unterstützung von sog. bürgernahen Bündelungspunkten (Filialen / Paketshops, Packstationen, Paketboxen etc.).

Informations-
dienste ausbauen,
Vernetzung
optimieren

4. Infrastrukturnutzung optimieren, Nutzervielfalt berücksichtigen

Die *Optimierung der Infrastrukturnutzung* z. B. über Telematik bietet im Stadtverkehr die Möglichkeit, kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrssituation herbeizuführen, *ohne jedoch die mittelfristig in vielen Fällen notwendige Beseitigung von Engpässen zu ersetzen*.

Die große Herausforderung des Stadtverkehrs ist die stetige Differenzierung der Ansprüche der Nutzer, was insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr und seiner Anbindung an den Individualverkehr berücksichtigt werden muss.

Maßnahmen:

- dynamische Verkehrsinformations- und leitsysteme vorantreiben,
- städtische Netze verstärkt in die Verkehrsdatenerfassung und in Verkehrsinformationsdienste einbeziehen,
- Verknüpfung der Verkehrsträger weiter verbessern, u.a. durch die Einführung verkehrsträgerübergreifender Informationssysteme und die Erarbeitung von Haus-zu-Haus-Konzepten,
- Angebote an spezifischen Bedürfnissen von Nutzergruppen ausrichten, neue Kundengruppen für den ÖPNV erschließen.

*Bürger informieren
und attraktive
Angebote
unterstützen*

5. Bewusstsein wecken, Alternativen begleiten

Städte und Gemeinden müssen dem Bürger durch *attraktive Angebote* eine Verkehrsmittelwahl ermöglichen, die seinen individuellen Mobilitätsanforderungen entspricht.

Ebenso wichtig ist es aber auch, den Bürger in seiner Wahlfreiheit *informativ* zu unterstützen und die Vorteile der Verkehrsmittel je nach Wegezweck zu vermitteln. Auf diesem Wege wird das *Bewusstsein für eine nachhaltige Transportentscheidung* geschärft.

Maßnahmen:

- Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätserziehung in Kindergärten und Schulen fördern,
- Car-Sharing, Carpooling unterstützen,
- Park&Ride und Bike&Ride verbessern,
- Ausbildung zu umweltbewusstem Fahren anregen,
- attraktive Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer entwickeln.

*Öffentlichen
Verkehr in seiner
Leistungsfähigkeit
stärken*

6. Öffentlichen Nahverkehr stärken, Doppelbelastungen abbauen

Der *öffentliche Nahverkehr* leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag zur effizienten Abwicklung des städtischen Verkehrs sowie zur Entlastung der Umwelt in den Ballungsräumen. Durch den Einsatz moderner und effizienter Fahrzeuge trägt insbesondere der elektrisch betriebene Nahverkehr zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung sowie der Treibhausgasemissionen bei. Durch die Bündelung von Verkehren reduziert der öffentliche Verkehr den Flächenverbrauch in unseren Städten, erhöht die Verkehrssicherheit und verhindert die Überlastung des Straßennetzes.

Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie eine bessere Integration desselben in Verkehrsketten tragen deshalb zur Erreichung der im Grünbuch aufgeführten Ziele bei.

Maßnahmen:

- Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit im ÖPNV weiter verbessern,
- Verknüpfungspunkte von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr ausbauen,
- Wechselspiel zwischen dem EU-Emissionshandelssystem und anderen umwelt- und energiepolitischen Instrumenten überprüfen,
- doppelte Belastung aus Energiesteuern und Kosten des Emissionshandels im öffentlichen Personenverkehr abbauen.

E. Wirtschaft: Unternehmerische Initiative ausbauen, Best Practices unterstützen

Die deutsche Wirtschaft setzt im Stadtverkehr Standards für Europa

Die deutsche Wirtschaft begleitet die städtische Mobilität über eine Vielzahl von Initiativen und stellt innovative Produkte für den Stadtverkehr zur Verfügung.

Erdgas-, Hybrid-, Elektro-, Brennstoffzellen- und Wasserstofffahrzeuge bieten Potenziale und sind zum Teil bereits im Einsatz. Die Verkehrsunternehmen in Deutschland haben im öffentlichen Verkehr bereits vorbildliche Angebote etabliert, die international als *Best Practice* anerkannt sind.

Vor allem in den Ballungsräumen nehmen die Unternehmen ihre soziale Verantwortung wahr, engagieren sich im *Mobilitätsmanagement* und setzen sich aktiv mit den Mobilitätsbedürfnissen ihrer Mitarbeiter auseinander.

Die *Logistikdienstleister* sind sich der Engpasssituation in den Ballungsräumen bewusst. Sie setzen neue Lösungen für die gebündelte Zustellung auf der sog. „letzten Meile“ ein, integrieren emissionsreduzierte oder sogar –freie Fahrzeuge in Ihre Flotten und reduzieren durch optimierte Prozesse den Transportaufwand.

Die *Wirtschaft* wird auch weiterhin ihre Rolle wahrnehmen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen Beitrag zur Verbesserung der städtischen Verkehrssituation leisten.

Maßnahmen:

- Als Arbeitgeber betriebliches Mobilitätsmanagement weiter vorantreiben, Anreizinstrumente schaffen und z. B. Job-Tickets, Fahrgemeinschaften und Nutzung von Fahrrädern unterstützen,
- als Verkehrsunternehmen die Wirtschaft und deren Angestellten beim Mobilitätsmanagement begleiten und attraktive Lösungen anbieten,
- Verbesserung der Schulung und Bewusstseinsbildung, wie z.B. durch die Ausbildung von Berufskraftfahrern zu umweltbewusster Fahrweise,
- Forcierung von Forschung und Technologieentwicklung mit besonderem Fokus auf den Stadtverkehr,
- Weiterentwicklung technischer Lösungen zur Energieeffizienzsteigerung im Kraftverkehr,
- Umsetzung von Best Practices im Unternehmen,

- Entwicklung von sog. „Null-Emissions“-Fahrzeugen für besonders belastete Bereiche,
- Kooperationsmodelle im Logistikbereich verstärkt prüfen und umsetzen,
- Routenoptimierung in enger Abstimmung mit den lokalen Behörden,
- Erfolge auf dem Gebiet der Effizienzsteigerung und Nachhaltigkeit dem Kunden gegenüber darstellen und damit sein Bewusstsein für nachhaltige Lösungen schärfen.

F. Fazit

*Effizienter
Stadtverkehr
braucht das
Engagement
aller Akteure*

Die *EU*, ihre *Mitgliedstaaten* und die *Wirtschaft* müssen im Rahmen ihrer Möglichkeiten daran mitwirken, dass Städte auch weiterhin attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume und Standorte bleiben. *Hierzu leistet ein effizienter Stadtverkehr einen wichtigen Beitrag*. Er steht für Mobilität und Lebensqualität, sichert die Versorgung und garantiert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Wohnräumen.

Um einen größtmöglichen Nutzen für die urbane Mobilität zu erzielen, müssen sich die Maßnahmen aller Akteure ergänzen:

- > Die *Einhaltung des Subsidiaritätsprinzipes* muss gewährleisten, dass die Städte und Gemeinden selber mit Augenmaß entscheiden, welche Maßnahmen ihre Ziele im Rahmen der vorhandenen Mittel unterstützen.
- > Die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten müssen diesen Prozess *positiv flankieren* und den *notwendigen Rahmen* setzen, ohne die kommunale Kompetenz zu beschneiden.
- > *Die Wirtschaft wird sich weiterhin aktiv in das Thema Stadtverkehr einbringen*. Insbesondere die Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller werden alles daran setzen, dass Deutschland auch weiterhin Maßstäbe für die städtische Mobilität setzt.
- > Die Wirtschaft bringt sich dort ein, wo sie einen Markt findet – jedes Angebot braucht aber auch eine Nachfrage. *Die Bürger sind daher gefordert, sich im Stadtverkehr über das vorhandene Spektrum an Mobilitätsalternativen zu informieren und sie zu prüfen*. Auf der anderen Seite müssen sich öffentliche Verkehrsmittel am Individualverkehr messen und den individuellen Bedürfnissen ihrer Kunde annähern.

*Stadtverkehrspolitik
muss alle drei
Facetten der
Nachhaltigkeit
berücksichtigen*

Auch im Stadtverkehr positioniert sich die politische Agenda mit einem klassischen *Dreieck der Nachhaltigkeit* innerhalb von drei Zielssystemen: Ökonomie, Gesellschaft und Ökologie. Es ist daher Aufgabe der Politik, den Interessenausgleich zwischen den Bereichen sicherzustellen und im Sinne der Bürger nicht nur ökologisch nachhaltig zu handeln, sondern dabei auch Arbeitsplätze und Lebensqualität im Blick zu halten. *Die im Positionspapier aufgezeigten Maßnahmen aller Akteure leisten hierzu einen wichtigen Beitrag*.