



Grünbuch Stadtverkehr

I. Allgemeines

Die Europäische Kommission plant für den **Herbst 2007 die Veröffentlichung des Grünbuches** Stadtverkehr. Das Grünbuch und die darauf aufbauenden Arbeiten sollen die **Grundlage** für eine **europäische Nahverkehrspolitik** als Teil der europäischen Verkehrspolitik bilden.

In dem Grünbuch soll untersucht werden, ob auf EU-Ebene Hindernisse für die Umsetzung einer erfolgreichen Nahverkehrspolitik in den Städten besteht. Zudem wird sich das Grünbuch mit der Frage befassen, **in welchen Bereichen gegebenenfalls ein Handeln auf EU-Ebene einen Mehrwert** erzeugt im Vergleich zum Handeln auf der Ebene der Mitgliedstaaten oder der Kommunen. Dabei sollen alle Fortbewegungsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad, Fußgänger) berücksichtigt und auch der städtische Güterverkehr umfasst werden.

Das Grünbuch wird sich unter anderen auch mit dem Gebrauch von Privatfahrzeugen in Städten befassen; ein wesentlicher Teil wird sich mit den technologischen Aspekten auseinandersetzen.

II. Ausgewählte Kernpunkte des Grünbuchs

1. Zusammenspiel der verkehrspolitischen Maßnahmen der verschiedenen Entscheidungsebenen

Ein wichtiger Punkt, der im Grünbuch zur Diskussion gestellt werden soll, betrifft das **Zusammenspiel von Maßnahmen** auf EU-Ebene und Maßnahmen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene.

80 Prozent aller Bürger der Europäischen Union leben in **Städten**. Dabei haben die Städte zunehmend mit **verkehrsbedingten Problemen** zu kämpfen. Staus und Unfälle müssen verringert werden bei **gleichzeitiger Erhöhung der Mobilität der Bürger**. Die Vorteile der dichten Bebauung europäischer Städte mit kurzen Wegen zwischen Wohnort, Arbeitsplatz und anderen Lebensbereichen sollen erhalten bleiben, wobei der **CO₂-Ausstoss im Verkehr** im Interesse des Klimaschutzes reduziert werden muss und die Gesundheitsbeeinträchtigungen aufgrund von Lärm und Luftverschmutzung eingedämmt werden sollen.

Der **Erfolg von auf EU-Ebene vereinbarten politischen Programmen und Zielsetzungen**, wie zum Beispiel hinsichtlich der Ziele im Klimaschutz, hängen teilweise davon ab, welche **Maßnahmen von nationalen, regionalen und lokalen Behörden** getroffen werden.

Bestehende europäische Rechtsvorschriften wie zum Beispiel die **europäische Feinstaubrichtlinie** oder Euro 5 haben direkte Auswirkungen auf die Verkehrspolitik der Städte in Europa.



Jede Entscheidungs- und Verwaltungsebene in der EU – auch die Städte und Kommunen – spielen eine **eigene wichtige Rolle** bei der Formulierung und **Umsetzung der Verkehrspolitik** im Allgemeinen und bei der Nahverkehrspolitik im Besonderen. Ziel des Grünbuches ist es daher, Wege aufzuzeigen und die Diskussion darüber anzuregen, wie sich verkehrspolitische Maßnahmen auf EU-Ebene und Maßnahmen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene ergänzen und gegenseitig stärken.

Exkurs: Feinstaub und Stadtverkehr

Obwohl der Straßenverkehr nur eine von vielen Quellen für Feinstaub darstellt, sind **ordnungspolitische Maßnahmen im Straßenverkehr** – wie die bekannten **Umweltzonen**, so genannte „**Staugebühren**“ oder **Straßensperrungen** für Durchgangs- oder LKW-Verkehr – eine häufig anzutreffende Reaktion vieler Städte auf zu hohe Feinstaubwerte. Untersuchungen haben aber gezeigt, dass mit kurzfristigen, temporären Maßnahmen die Feinstaubbelastung in den Städten nur minimal zu senken ist. Die permanente **städtische Hintergrundbelastung**, meteorologische Einflüsse („Kessel-Lage“) und Staubwolken aus entfernteren Gebieten können vor Ort nicht bekämpft werden. Daher haben wir bei der Revision der Feinstaubrichtlinie im Europäischen Parlament vor allem darauf geachtet, dass keine Verpflichtung zu ineffektiven kurzfristigen Maßnahmen der Kommunen festgelegt werden. Wenn durch die Komplettsperrung einer Durchgangsstraße die Feinstaubbelastung erst mit mehrtägiger Verspätung minimal gesenkt werden können, ist diese Maßnahme wenig zielführend und stellt lediglich politischen Aktivismus dar. Daher wollen wir die Richtlinie so umgestalten, dass der **Schwerpunkt auf langfristige, dauerhafte Maßnahmen** gelegt wird, die dann zu einer wirklichen Reduzierung der Feinstaubwerte führen.

Allerdings werden wir allein mit den Maßnahmen auf kommunaler Ebene nicht zu einer nachhaltigen Senkung der Feinstaubbelastung kommen. **Viele Maßnahmen können nur auf nationaler oder europäischer Ebene ergriffen werden.** Beispiele sind die nationale Plakettenverordnung für PKW, europaweite Schadstoffgrenzwerte für LKW oder europaweite Regelungen für Kleinfeuerungsanlagen.

Dieses Beispiel zeigt, dass der Erfolg von auf EU-Ebene vereinbarten politischen Programmen und Zielsetzungen von dem **Ineinandergreifen verschiedener Maßnahmen** auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene abhängt. Es ist nicht akzeptabel, auf **europäischer Ebene** ambitionierte **Ziel- oder Grenzwerte** festzusetzen und bei der **Umsetzung den Kommunen** dann die Last der Einhaltung der Werte allein aufzubürden. Hier muss auch **Europa seinen Teil beitragen.** Bereits bei der Festlegung der Werte muss daher berücksichtigt werden, wer welche Maßnahmen erlassen kann und welchen Teil diese Maßnahmen zur Erreichung eines Ziel beitragen kann. Daher ist es uns Parlamentariern bei der Feinstaubrichtlinie sehr wichtig, dass entsprechender **Druck auf die Kommission** aufgebaut wird, **europaweite Maßnahmen** wie Euro VI für LKW oder Regelungen für die Emissionen von Schiffsmotoren vorzuschlagen, ohne die die Feinstaubgrenzwerte nicht eingehalten werden können.



Unterlagen zu TOP 4a: Grünbuch Stadtverkehr

Daher halte ich die im Grünbuch angedachte **Reflexion über das Zusammenspiel der europäischen, nationalen und regionalen Maßnahmen im Bereich des Stadtverkehrs** für sehr hilfreich.

2. Austausch von Best Practice

Das Grünbuch soll Wege und Möglichkeiten aufzeigen, wie lokale, regionale und nationale **Behörden** bei der Umsetzung von EU-Programmen und EU-Rechtsvorschriften auf **andernorts erprobte Verfahrensweisen zurückgreifen** können. Zudem sollen sich die politischen Entscheidungsträger aller Ebenen auf das Wissen und die Rückmeldung der lokalen und regionalen Ebenen stützen.

3. GALLILEO

Die zukünftigen Möglichkeiten, die sich aus dem **GALILEO-Satelliten-System** und **intelligenten Verkehrssystemen** ergeben, sollen dafür eingesetzt werden, die **vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen** und die **Verknüpfung** zwischen den einzelnen **Verkehrsträgern** zu optimieren.

4. Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage in sensiblen Innenstadtbereichen

Das Grünbuch wird die Frage erörtern, **inwieweit es auf europäischer Ebene sinnvoll** ist, einen allgemeinen Rahmen und **unterstützende Maßnahmen einzuführen**, um die Einrichtung von Umweltzonen zu erleichtern. Im Gespräch ist zum Beispiel ein harmonisiertes europäisches Programm zur **Kennzeichnung umweltfreundlicher PKWs**.

Erste Bewertung

Da das Grünbuch zum Stadtverkehr noch nicht vorliegt und insbesondere die Auswertung der durchgeführten Internetkonsultation durch die Kommission noch nicht abgeschlossen ist, lässt sich eine genauere Einschätzung der Vorschläge erst zu einem späteren Zeitpunkt vornehmen.

Bereits jetzt lässt sich erkennen, dass der Ansatz der Kommission, die **verschiedenen Maßnahmen** auf den unterschiedlichen europäischen, nationalen und lokalen Entscheidungsebenen **besser aufeinander abzustimmen, grundsätzlich zu begrüßen** ist. Beispiele wie die Luftqualitätsrichtlinie haben deutlich gemacht, dass **umwelt- und gesundheitspolitische Ziele nur erreicht werden können**, wenn **alle beteiligten Ebenen einen Beitrag zur Zielerreichung leisten** und kommunale Maßnahmen durch europäische und nationale Maßnahmen unterstützt und flankiert werden. Keinesfalls dürfen allerdings die Kommunen die Hauptlast der notwendigen Maßnahmen tragen. Eine europaweit harmonisierte Plakettenverordnung könnte ein Beispiel für eine Maßnahme sein, die besser auf EU-Ebene erlassen werden sollte.



Unterlagen zu TOP 4a: Grünbuch Stadtverkehr

So muss überall in **Europa der gleiche Maßstab gelten** bei der Frage, ob ein Auto umweltfreundlich, ein bisschen umweltfreundlich oder nicht umweltfreundlich ist. Außerdem schafft dies gleiche Voraussetzungen in Europa für die Automobilherstellern, von denen die Verbraucher profitieren.

Ebenso erscheint es sinnvoll, die **verschiedenen europäischen Initiativen**, wie zum Beispiel in der Verkehrs-, Umwelt-, Binnenmarkt- oder Forschungspolitik, im Hinblick auf das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik **aufeinander abzustimmen**.

Es muss allerdings beachtet werden, dass ein **EU-Konzept zur Nahverkehrspolitik den nationalen Unterschieden Rechnung trägt**. Der städtische Nahverkehr ist in jedem Mitgliedstaat anders organisiert. Es bestehen Unterschiede hinsichtlich der Verwaltungsstrukturen sowie der politischen und finanziellen Aufgaben. Ebenso ist das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Regierungs- und Verwaltungsebenen und den Interessenvertretern in jedem Mitgliedstaat anders organisiert. Hier bedarf es **im Einzelfall einer sehr genauen Prüfung unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips**, ob und inwieweit eine **europäische Regelung einen Mehrwert** gegenüber nationalen oder lokalen Regelungen, Aktionsprogrammen und Zielsetzungen hat. Das Grünbuch sollte daher auch explizit aufführen und erläutern, in welchem Bereich keine Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich sind.

Zeitplan

| | |
|--------------------------|---|
| Jan. – Juni 2007: | Vorarbeiten der Kommission: Konferenz am 31. Januar und 6. März 2007 in Brüssel und Budapest mit technischen Workshops Internetkonsultation von Februar - März 2007 Konferenz zum Abschluss der Konsultationsphase am 4. Juni 2007 in Brüssel |
| Juni – Juli 2007 | Ausformulierung des Grünbuchs |
| Herbst 2007 | Verabschiedung des Grünbuchs |
| Frühjahr 2008 | Konsultationsphase Interessenvertreter, Institutionen, Bürger |
| Herbst 2008 | Verabschiedung des Aktionsplans für eine europäische Stadtverkehrspolitik |