



Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Montag, 19. Mai 2008

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Montag, 19. Mai 2008

Tagesordnung

COM KOM (07) 551 endg.

Grünbuch
Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt
(20890/EU XXIII.GP)

(Wiederaufnahme der am 27. März 2008 vertagten Verhandlung)

Der EU-Ausschuss des Bundesrats beschäftigte sich in seiner Sitzung am 19. Mai 2008 ausführlich mit dem **Grünbuch der Kommission "Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt"**.

Dazu waren auch der EU-Abgeordnete Reinhard Rack sowie Rudolf Schicker, Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr in Wien, und Andreas Rauter, Gemeinsamer Vertreter der Bundesländer und des Städtebundes, Magistrat der Stadt Wien, Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien, als Experten geladen.

Die Verhandlungen über das Grünbuch waren am 27. März vertagt worden, weil die Mitglieder des Ausschusses die Leitlinien der Kommission zu diesem Thema genauer unter die Lupe nehmen und die darin enthaltenen Themenstellungen in allen ihren Aspekten und möglichen Auswirkungen intensiv beleuchten wollten.

Ziel der Kommission ist es laut Grünbuch, die wirtschaftliche Entwicklung und die Zugänglichkeit der Städte einerseits mit der Verbesserung der Lebensqualität und dem Umweltschutz andererseits in Einklang zu bringen. Dazu bedürfe es der Suche nach innovativen und ehrgeizigen Lösungen für den Nahverkehr, heißt es darin. Man müsse Mittel finden, um zu einer besseren Mobilität in der Stadt und im Umland sowie zu einer nachhaltigen Mobilität zum Nutzen aller europäischen Bürgerinnen und Bürger zu gelangen, die es aber auch den Wirtschaftsbeteiligten ermöglicht, ihren Platz in den Städten zu finden. Demgemäß thematisiert das Grünbuch nicht nur Fragestellungen hinsichtlich der Optimierung der privaten PKW-Nutzung und die Problematik des Güterverkehrs innerhalb der Stadt, sondern beschäftigt sich auch mit der Förderung des Gehens und Radfahrens sowie mit Möglichkeiten der Verbesserung der Luftqualität und der Verringerung der Lärmbelastung, auch unter Einbeziehung neuer Technologien. Vor allem will die EU den Ausbau und die Sanierung des umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs fördern. Dazu zählen unter anderem auch eine entsprechende Beschaffungspolitik sowie intelligente Gebührensysteme. Die Kommission stellt aber auch Verkehrsbeschränkungen zur Diskussion.

Ein Grünbuch stellt noch keinerlei konkrete Legislativvorschläge oder Aktionen seitens der EU dar sondern dient zunächst der Feststellung von Problemen und listet Fragen auf, wie man diese Probleme lösen könnte. Da es sich dabei jedoch um zentrale Kompetenzen der Städte und Zukunftsfragen ihrer Bevölkerung handelt, hat sich der EU-Ausschuss des Bundesrats sehr frühzeitig in die Diskussion eingebracht, zumal hier auch das Subsidiaritätsprinzip angesprochen wird.

Ausschussvorsitzender Gottfried Kneifel (V) unterstrich daher auch, dass sich die EU auf "einem Terrain mit Fußangeln" bewege und der Bundesrat in Partnerschaft mit anderen Körperschaften um Lösungen bemüht sei. Österreich könne sich jedenfalls mit gut funktionierenden Modellen einbringen, stellte er fest.

Die Bundesräte begrüßten grundsätzlich die Initiative, gleichzeitig machten sie unmissverständlich klar, dass es keinen generellen Harmonisierungsbedarf gibt, Standardisierungen in technischen Fragen jedoch hilfreich sein und einen europäischen Mehrwert schaffen können. So sollten nach Ansicht der Bundesräte und Bundesrätinnen integrierte Konzepte und best-practice-Modelle ausgearbeitet, verlässliche Datengrundlagen beschafft und Informationen über bestehende Regelungen bereitgestellt werden. Die Möglichkeit der Internalisierung externer Kosten soll genau geprüft werden und die Städte sollten bei der Lösung von Mobilitätsfragen auch finanziell unterstützt werden. Jedenfalls dürfe den Städten aus legislativen Maßnahmen der EU keine Kostenbelastung erwachsen. Dezidiert sprachen sich die Ausschussmitglieder gegen eine Verschiebung von

Kompetenzen aus und stellten fest, dass die Verantwortung für die Umsetzung von Maßnahmen bei den Städten und Kommunen bleiben müsse.

Eine diesbezügliche **Ausschussfeststellung** wurde auch mit den Stimmen der SPÖ- und ÖVP-Mitglieder des Ausschusses **mehrheitlich angenommen**. Diese wird gemeinsam mit der Länderstellungnahme zum Grünbuch an die EU-Kommission sowie an die österreichische Bundesregierung, an die COSAC und an das Europäische Parlament übermittelt.

Bundesrat Albrecht Konecny (S) hielt es für angebracht, im europäischen Rahmen über Lösungen der Verkehrsprobleme in den Städten nachzudenken. Er sah aber keinen Bedarf nach einheitlichen europäischen Regelungen. Man müsse nun sehr darauf achten, sagte er, dass die so mühsam nun verankerte Zuständigkeit der Nationalstaaten für die Daseinsvorsorge nicht durch eine Hintertür wieder ausgehöhlt wird und die staatlichen Serviceleistungen damit ausgehebelt werden. Die Kompetenz und Verantwortung für die Umsetzung von Strategien müsse bei den Kommunen bleiben. Keine Stadt werde ihre Verkehrsprobleme aber ohne öffentlichen Verkehr lösen können, stellte er fest.

Ähnlich die Aussage von **Bundesrat Edgar Mayer (V)**, der ebenfalls die Wahrung der bisherigen Zuständigkeiten monierte.

Bundesrätin Elisabeth Kerschbaum (G) konnte der Ausschussfeststellung nicht zustimmen, da ihr diese etwas zu kurz gegriffen schien. Ihr fehlte vor allem der Bezug auf kleinere Städte und Gemeinden. Sowohl das Grünbuch aber auch die Ausschussfeststellung bezögen sich nur auf größere Städte, kritisierte sie. Sie hielt es auch für unrealistisch zu fordern, dass EU-Legislativmaßnahmen zu keiner Kostenbelastung von Städten führen dürfe. So werde man keine wegweisenden Schritte setzen können, meinte sie. Die **Bundesräte Albrecht Konecny (S) und Gottfried Kneifel (V)** stellten dazu fest, dass damit einseitige Kosten der Städte gemeint seien. Das betreffe aber nicht etwaige Kofinanzierungen.

EU-Abgeordneter Reinhard Rack, der im Europäischen Parlament auch als Berichterstatter zu diesem Grünbuch fungierte, erläuterte, die Kommission habe sich des Themas angenommen, weil es evidente Verkehrsprobleme praktisch in allen Städten gebe und die Zuständigkeiten auf unterschiedlichen Ebenen lägen: So habe die EU etwa im Hinblick auf technische Standards oder auf Luftqualität Kompetenzen, der Großteil der Kompetenzen sei aber auf lokaler Ebene und bei den Mitgliedstaaten angesiedelt.

Auch das Europäische Parlament habe es für wichtig und notwendig empfunden, sich frühzeitig mit dem Grünbuch zu befassen, miteinander ins Gespräch zu kommen und seine Meinung zu deponieren, bemerkte Rack. Dabei habe das EU-Parlament folgende Prinzipien formuliert: Zunächst begrüße es das Grünbuch, weil damit reale Probleme angesprochen werden, gleichzeitig halten die EU-Parlamentarier und -Parlamentarierinnen aber fest, dass alle weiteren Gesetzgebungsakte zu keiner Änderung der Kompetenzen führen dürfen. Bestimmte Standardisierungen würden hilfreich sein, aber die Kommunen müssten auch weiterhin selbst über die Gestaltung der so genannten umweltberuhigten Zonen entscheiden können. Ein Konzept habe aber nur dann eine Chance, wenn sichergestellt ist, dass Städte und Gemeinden ihre Vorstellungen einbringen können, dass es sich also um ein integriertes Konzept handelt. Schließlich müssten die Systeme der einzelnen Zugangsberechtigungen zu den genannten Zonen kompatibel sein.

Rack wies darauf hin, dass sich das Grünbuch auf Städte mit mehr als 500.000 Einwohner beziehe und das EU-Parlament die Meinung vertreten habe, dass die Grenze tiefer

angesetzt werden müsse. Wesentlich für kleinere Städte sei der Ausbau von Verkehrsverbänden. Der öffentliche Verkehr müsse unbedingten Vorrang haben, sagte Rack, aber hier seien Investitionen durch die öffentliche Hand gefragt. Darüber werde aber noch im Detail in einem nächsten Schritt zu diskutieren sein.

Auch aus der Sicht von **Stadtrat Rudolf Schicker** ist bei diesen Plänen der EU-Kommission die Subsidiaritätsfrage kritisch zu prüfen. Er sprach die unterschiedlichen verkehrspolitischen Konzepte der einzelnen europäischen Städte an und betonte, dass die Auswahl der Strategien auf die jeweilige Stadt maßgeschneidert sein und bleiben müsse.

Schicker äußerte leichte Kritik an der EU indem er meinte, die Umweltrichtlinien würden durch andere Richtlinien, insbesondere durch jene, die den Verkehr betreffen, konterkariert. So fehle seit langem die Internalisierung der externen Kosten im Rahmen der Wegekostenrichtlinie. Dem schloss sich auch **Bundesrat Karl Boden (S)** an, der ebenfalls die Kostenwahrheit im Straßenverkehr einforderte und die Schließung von Nebenbahnen kritisierte.

Auch bei den Förderungen durch die Regional- und Strukturfonds sowie durch den Kohäsionsfonds setzt die EU nach Auffassung **Schickers** falsche Schwerpunkte. So würden in den Ausbau der Schiene 25 Mrd. € investiert, in jenen der Straße aber 40 Mrd. €. Man müsse daher seitens der Mitgliedstaaten mehr auf die Änderung dieser Politik drängen.

EU-Abgeordneter Rack hielt dem entgegen, dass die Programme der Fonds auf den Zielvorstellungen der Regional- und Entwicklungspläne der einzelnen Mitgliedstaaten basieren und man daher für diese Ausrichtung der Förderungspolitik nicht die EU verantwortlich machen könne, sondern dies bei den Mitgliedstaaten liege.

In Bezug auf das Grünbuch selbst zeigte sich **Schicker** etwas skeptisch. Der Komodalität konnte er nur wenig abgewinnen, weil dafür in den Städten zu wenig Raum sei. Vielmehr müsste dem öffentlichen Verkehr der Vorrang eingeräumt werden, weil dieser auch umweltfreundlicher sei. Die Erwartungen, die die Kommission an die Verkehrstechnik knüpft, sind seiner Meinung nach zu hoch gegriffen.

Schicker zeigte sich darüber hinaus zufrieden mit der Entwicklung in Wien, wo man auf hohe Qualität und hohe Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel setze und diese damit auch über ein gutes Image bei der Bevölkerung verfügten. Der öffentliche Verkehr in Wien habe einen Anteil von ca. 35%, der Individualverkehr von ca. 34%. In den letzten Jahren sei auch der Motorisierungsgrad gesunken, innerhalb des Gürtels um 3,7% im Zeitraum von 2004 bis 2006. Das sei auch auf die Parkraumbewirtschaftung zurückzuführen bemerkte er gegenüber **Bundesrat Edgar Mayer (V)**. Diese sei zielgenau auf die Steuerung des Individualverkehrs abgestimmt. Von einer Citymaut in Wien hält der Verkehrsstadtrat auf Grund der Gegebenheiten nichts, das sage aber nichts über deren Tauglichkeit für andere Städte aus, meinte er auf eine Frage von **Bundesrat Franz Eduard Kühnel (V)**.

Andreas Rauter fasste die Stellungnahme der Länder zusammen und unterstrich ebenfalls das Subsidiaritätsprinzip und damit die Verantwortung der Städte, die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen und den städtischen Verkehr so zu organisieren, dass eine hohe Lebensqualität in der Stadt gewährleistet ist. Notwendig sei es daher, Alternativen zum eigenen PKW in der Stadt zu fördern, nämlich den Umweltverbund. Darunter sei der öffentliche Verkehr, der Radverkehr und das Zufußgehen zu verstehen. Deshalb kritisierten die Länder auch die Herangehensweise der Kommission an die Problemstellungen, da ein klares Bekenntnis zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fehle.

Jede Maßnahme der EU sollte ihm zufolge einen Mehrwert haben. Insofern begrüßten die Länder die Initiative der Kommission durchaus. Trotzdem sei gerade im Bereich der angedachten Harmonisierung von Rechtsvorschriften auf die bestehende Kompetenzlage zu achten, und daran dürfe nicht gerüttelt werden. Aus der Sicht der Länder sollte das Grünbuch dazu beitragen, eine bessere Koordinierung und Übereinstimmung der politischen Zielsetzungen und sektoralen Politiken in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Wettbewerb auf europäischer Ebene zu erreichen, da diese oft einander widersprechen.

Der **Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie** wies insbesondere auf die Maßnahmen zum Klimaschutz hin, wobei die Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrssystemen im Vordergrund stünden. Man dürfe aber nicht nur auf der technischen Ebene ansetzen, warnte er, da die technischen Errungenschaften zur Reduktion von Emissionen durch die zunehmenden Verkehrsmittel wieder wettgemacht würden. Notwendig seien auf alle Fälle ordnungspolitische Maßnahmen.

Folgende Ausschussfeststellung wurde mit SPÖ-ÖVP Mehrheit im Ausschuss angenommen:

Antrag

betreffend COM KOM (07) 551 endg., Grünbuch Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (20890/EU XXIII.GP)

Der EU-Ausschuss wolle beschließen:

Der EU-Ausschuss des Bundesrates hat die Vorlage der Europäischen Kommission COM KOM (07) 551 endg., Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (20890/EU XXIII.GP) am 27.03.2008 und am 19.05.2008 in öffentlicher Sitzung beraten und beschließt auf der Grundlage der Informationen des Bundeskanzleramtes, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der Verbindungsstelle der Bundesländer und der Vertreter des Städte- bzw. Gemeindebundes sowie aufgrund der Gemeinsamen Länderstellungnahme vom 7. März 2008 (VSt-5529/5) folgende

Ausschussfeststellung:

I.

„Stellungnahme an die Europäische Kommission

Der EU-Ausschuss des Bundesrates kommt zu dem Ergebnis, dass zu diesem frühen Zeitpunkt nur festgestellt werden kann, dass – wie auch in der angeschlossenen einheitlichen Stellungnahme der Bundesländer vom 7. März 2008 ausgeführt – die im Grünbuch enthaltenen Vorschläge teilweise dem Subsidiaritätsprinzip und teilweise dem Proportionalitätsprinzip widersprechen würden, wenn sie vollinhaltlich Gegenstand der EU-Gesetzgebung werden sollten. Eine vertiefte Prüfung der Einhaltung dieser Grundsätze kann daher erst aufgrund konkreter Legislativvorschläge erfolgen.

Im Rahmen der Vorbereitung allfälliger legislativer Vorhaben auf Ebene der Europäischen Union werden darüber hinaus unbeschadet der Behandlung von Finanzierungsfragen folgende Grundsätze zu beachten sein:

1. Die Situation und der Regelungsbedarf für europäische Städte sind so unterschiedlich und vielfältig wie die Städte selbst. Die im Grünbuch umschriebenen Vorhaben können daher weitgehend in erster Linie durch „soft-law-Maßnahmen“ umgesetzt werden.
2. Ein genereller Harmonisierungsbedarf ist nicht erkennbar, Standardisierungen in technischen Fragen etwa betreffend Verkehrssicherheit, betreffend Interoperabilität von Verkehrsträgern und Mautsystemen oder betreffend Mobilität von Personen mit Kleinkindern, von Menschen mit Behinderungen und von älteren Personen können aber hilfreich sein und einen europäischen Mehrwert schaffen.
3. Dies schließt die Möglichkeit ein, dass auf europäischer Ebene integrierte Konzepte und best-practice-Modelle ausgearbeitet, verlässliche Datengrundlagen beschafft, Informationen über bestehende Regelungen bereitgestellt, die Möglichkeiten der Internalisierung externer Kosten kritisch geprüft und ganz generell die Städte bei der Lösung von Mobilitätsfragen – auch finanziell – unterstützt werden.
4. Europäische legislative Maßnahmen dürfen generell nicht zu Kostenbelastungen für die Städte führen.
5. Vorrang bei allen Überlegungen in diesem Zusammenhang müssen die Bedürfnisse und Interessen der in den Städten sowie in deren Umland wohnenden Menschen haben, wobei insbesondere Fragen der Bildung, der Umwelt, von Arbeit und Wirtschaft und der Freizeitgestaltung einzubeziehen sind.

6. Die Entscheidungen sollen daher möglichst bürgernah und soweit wie möglich in den Kommunen bzw. Regionen selbst getroffen werden.
7. Soweit in diesem Zusammenhang Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse gem. Art. 14 (neue Nummerierung) des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union betroffen sind, muss die Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten für diese Dienste respektiert werden.“

II.

Der EU-Ausschuss übergibt dem Präsidenten des Bundesrates diese Ausschussfeststellung gem. § 34 Abs. 6 GO-BR zur Veröffentlichung als Kommuniqué.

III.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates ersucht den Präsidenten des Bundesrates, dieses Kommuniqué einschließlich der angeschlossenen gemeinsamen Länderstellungnahme vom 7. März 2008 zum Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (COM KOM (07) 551 endg.)“ an die Europäische Kommission sowie an die österreichische Bundesregierung, an die COSAC und an das Europäische Parlament zu übermitteln.