

24/MT-BR/2014

**MITTEILUNG**  
**an das Europäische Parlament und den Rat**  
**gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**  
**des EU-Ausschusses des Bundesrates**  
**vom 25. März 2014**

**COM (2013) 913 final**

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen/Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

Am 17. Dezember 2013 hat die Europäische Kommission (EK) – in Weiterführung des „Aktionsplans urbane Mobilität“, KOM(2009) 490, sowie der Strategie „Europa 2020 für intelligentes, integratives und nachhaltiges Wachstum“, KOM(2010) 2020 – eine Mitteilung mit dem Titel „**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**“ veröffentlicht (KOM[2013]913 final).

Dieses Dokument zielt darauf ab, die **europäischen Städte** verstärkt bei der Bewältigung der Herausforderungen der urbanen Mobilität zu **unterstützen**, um der **chronischen Verkehrsüberlastung**, deren Folgekosten auf 80 Mrd. Euro jährlich geschätzt werden, durch **nachhaltige Planung und Koordinierung** öffentlicher und privater Maßnahmen wirksam zu begegnen.

Dem Bundesrat liegt dazu eine gemeinsame Stellungnahme der Bundesländer vor. Als Ergebnis der inhaltlichen Beratung wird vorgeschlagen, bei allen künftigen Maßnahmen auf europäischer Ebene insbesondere folgende Überlegungen zu berücksichtigen:

1. Die Mitteilung der Europäischen Kommission sowie die ergänzenden Arbeitsunterlagen der Kommission (Staff Working Documents) und Dokumente zur Folgenabschätzung werden grundsätzlich begrüßt. Die Europäische Kommission greift damit wichtige Themen auf, wobei anzunehmen ist, dass sie mit ihren Empfehlungen vor allem jene städtischen Ballungsräume im Visier hat, die bislang dem europäischen Durchschnitt (deutlich) hinterherhinken.
2. Von besonderer Bedeutung erscheinen folgende Punkte:
  - Die Zuständigkeit zur Organisation und für Regelungen betreffend lokale und regionale Verkehrsmaßnahmen einschließlich allfälliger damit zusammenhängender Gebühren kommt ausschließlich den Mitgliedsstaaten zu.

- Wenn die EU-Kommission Koordinierungsbedarf hinsichtlich Umweltzonen oder City-Maut-Modellen sieht, dann sollten in erster Linie eine an Kriterien orientierte einheitliche Kennzeichnung für KfZ, die von Zufahrtsregelungen betroffen sein könnten, empfohlen werden, damit diese Kriterien auch von Nicht-Ortsansässigen erfüllt werden können.
  - Eine Verknüpfung von EU-Förderungen mit Kriterien, die - obwohl Zuständigkeit der lokalen bzw. regionalen Behörden - von der europäischen Ebene vorgegeben werden, wird abgelehnt.
3. Die Mitteilung der Kommission entfaltet selbst keine Rechtswirkungen, auch werden darin keine legislativen Maßnahmen in Aussicht gestellt. Anknüpfend an den „Aktionsplan urbane Mobilität“ der Kommission von 2009 wirbt die Kommission für eine konzertierte Aktion der politischen Entscheidungsträger und der zuständigen Behörden auf allen staatlichen Ebenen. Der Trend zur Interoperabilität von Daten etc. wird hier abermals bestätigt.
4. Als gesonderte Punkte werden von der Kommission angesprochen:
- Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität;
  - Maßnahmen der Stadtlogistik;
  - Intelligenter Zugangsregelungen für Städte und Erhebung von Straßennutzungsgebühren;
  - Koordinierte Einführung intelligenter urbaner Verkehrssysteme;
  - Sicherheit im urbanen Straßenverkehr.
5. Zu diesen Punkten beschreibt die Kommission vor allem den Stand der Dinge, was ihrer Meinung nach die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen sollten und was die Kommission selbst unternehmen wird. Die Handlungsoptionen der nationalen bzw. städtischen Verwaltungen sollen nicht eingeschränkt werden.
6. Im Bereich „Zugangsregelungen“ (Access Restriction Scheme – ARS), die sich insbesondere auch auf City-Maut-Regelungen beziehen, werden die Mitgliedstaaten unter anderem aufgefordert, „die Schaffung eines Rahmens für Konzeption, Umsetzung und Bewertung der Zugangsregelungen, einschließlich städtischer Straßenbenutzungsgebühren, durch die örtlichen Verkehrsbehörden“ in Betracht zu ziehen. Die Kommission selbst soll hier nur den Austausch fördern und unverbindliche Leitlinien ausarbeiten.
7. Bezüglich der „Pläne für urbane Mobilität“ (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) sollen die Mitgliedstaaten nach der Mitteilung der Kommission u.a. gewährleisten, „dass Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und im urbanen Raum umgesetzt sowie in weiter gefasste Strategien für urbane oder territoriale Entwicklung integriert werden“. Beigefügt ist der Mitteilung eine Anlage über ein „Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität“. Die Kommission führt dazu aus, dass es nicht beabsichtigt sei, „dieses Konzept als Einheitslösung für die urbane Verkehrsplanung zu präsentieren. Stattdessen kann und sollte das Konzept an die jeweiligen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten und städtischen Gebiete angepasst werden“. Die Auflistung spiegelt lediglich den Konsens über die zentralen Merkmale moderner und nachhaltiger Pläne für Mobilität und Verkehr in den Ballungsräumen wider. Dazu werden Ausführungen über

Zielsetzungen, Umsetzungsplan, Analyse der Ausgangslage, Leistungsindikatoren, Zielvorgaben, Integration, Partizipation und Überwachung gemacht.

8. Im Bereich Intelligente Verkehrssysteme (IVS) entspricht die Prioritätensetzung der Position von Städten und deren Umlandregionen. Der Fokus liegt auf Informations- und Kommunikationstechnologie für Mobilität und Multimodalität. Mit der Fortführung und Ausweitung der Angebote zu Informationsbereitstellung, Fachaustausch und Förderung entspricht die Kommission den Wünschen städtischer und regionaler Verwaltungen.
9. In den Bereichen IVS, Stadtlogistik sowie Fragestellungen zu Umweltzonen, Zufahrtsbeschränkungen und Kosteninternalisierung im Verkehr stellen die mitveröffentlichten Staff Working Documents der Europäischen Kommission eine interessante Referenz dar.