

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: pr3@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.

an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-17.002/0004-I/PR3/2014 DVR:0000175



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Parlamentsdirektion
zu. Hdn. Frau Mag.^a Julia Sommer
EU- und Internationaler Dienst
EU-Koordination
1014 Wien

Wien, am 24.03.2014

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt anlässlich des am 25. März 2014 stattfindenden EU-Ausschusses des Bundesrates zu TOP 1 folgende schriftliche Information gemäß § 6 EU-Info-G:

1. Bezeichnung des Dokuments:**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 (**7252/EU, XXV.GP**)

2. Inhalt des Vorhabens:

Die Europäische Kommission hat am 17. Dezember 2013 das so genannte „Urban Mobility Package“ vorgelegt, das aus einer Mitteilung sowie mehreren Anhängen besteht. Mit dieser Mitteilung bekräftigt die Europäische Kommission ihre Unterstützung bei der Verbesserung und Entwicklung wettbewerbsfähiger und ressourceneffizienter Mobilität in städtischen Gebieten.

Die Europäische Kommission führt dabei aus, dass in den Städten über 70 % der EU-Bevölkerung leben und dort rund 85 % des BIP der Union erwirtschaftet werden. Die Güter- und Personenbeförderung beginnt und endet meist in den Städten. In vielen städtischen Gebieten ist

die Lage jedoch aufgrund zunehmender Mobilität alles andere als nachhaltig: starke Verkehrsüberlastung, schlechte Luftqualität, Lärmemissionen und hohe CO₂-Belastungen beeinträchtigen die EU-Ziele eines ressourcenschonenden Verkehrssystems. Gerade Städte verfügen angesichts der hohen Bevölkerungsdichte und des hohen Anteils der Kurzstreckenfahrten über ein großes Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringem CO₂-Ausstoß. Fortschritte bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten in städtischen Gebieten liegen unter dem Durchschnitt.

Im Rahmen des neuen Pakets weist die Europäische Kommission insbesondere auf folgende Bereiche hin, in denen Städte und Gemeinden bei ihren verkehrspolitischen Maßnahmen unterstützt werden können:

- Erfahrungsaustausch und Präsentation vorbildlicher Verfahren (z.B. durch den Einsatz einer Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten, durch das Austauschprogramm URBACT oder durch eine im Jahr 2014 eingerichtete europäische Plattform für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität);
- Gezielte finanzielle Unterstützung (auch von integrierten Maßnahmenpaketen, und vor allem in weniger entwickelten Regionen der EU);
- Forschung und Innovation: hier erwähnt die Europäische Kommission zum Beispiel die „CIVITAS 2020“-Initiative, die Europäische Innovationspartnerschaft für Intelligente Städte und Gemeinden sowie die Tätigkeiten im Rahmen der europäischen Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge;
- Beteiligung der Mitgliedstaaten und Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit: hier spricht die Europäische Kommission koordinierte Maßnahmen in den begleitenden Arbeitsdokumenten genauer dargestellten Bereichen Stadtlogistik, Zugangsregelung in den Städten, Einführung intelligenter Verkehrssystemlösungen (IVS), und Sicherheit im städtischen Straßenverkehr an.

Die Europäische Kommission regt die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität an, um die Umstellung auf saubere und nachhaltigere Verkehrsmittel in städtischen Gebieten zu fördern. Kontinuität und Kompatibilität der urbanen Mobilitätsmaßnahmen müssen gewahrt bleiben, Instrumente der lokalen Planungsbehörden überprüft, und eine gründliche Bewertung der derzeitigen und künftigen Leistung der urbanen Mobilität durchgeführt werden.

Konzepte müssen auf nationaler und regionaler Ebene aktiv gefördert werden.

**3. Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und Bundesrates:
und**

**4. Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses
nach innerstaatlicher Durchführung:**

Konkrete Legislativvorschläge für Richtlinien und/oder Verordnungen legte die Europäische Kommission mit ihrer Mitteilung nicht vor. Es besteht daher unmittelbar auf Grundlage der Mitteilung der Europäischen Kommission kein Umsetzungsbedarf in österreichisches Recht.

In grundsätzlicher Hinsicht wird an dieser Stelle auch auf die innerstaatlichen Zuständigkeitsbereiche für Fragen des städtischen Verkehrs hingewiesen.

Seitens des bmvit wurden im Hinblick auf die Orientierungsaussprache zu dieser Thematik im Rahmen des EU-Verkehrsministerrates vom 14. März 2014 alle wesentlichen innerstaatlichen Stakeholder zur Stellungnahme zur EK-Mitteilung eingeladen. Neben den Bundesministerien und Interessensvertretungen waren das vor allem auch der Österreichische Städtebund, der Österreichische Gemeindebund, die Gewerkschaft Vida, die Verbindungsstelle der Bundesländer oder der Österreichische Behindertenverband ÖAR.

Die Mitteilung sowie die ergänzenden Arbeitsunterlagen und Dokumente zur Folgenabschätzung wurden dabei grundsätzlich begrüßt, da wichtige Themen aufgriffen werden, wobei anzunehmen ist, dass die Europäische Kommission sich mit ihren Empfehlungen vor allem auf jene städtischen Ballungsräume Bezug nimmt, die bislang dem europäischen Durchschnitt deutlich hinterherhinken.

Das Subsidiaritätsthema wurde von fast allen innerstaatlichen Stellen hervorgehoben, zumal die Gestaltung der Stadtmobilität dem Subsidiaritätsprinzip folgend grundsätzlich in den Anwendungsbereich der zuständigen örtlichen Körperschaften fällt und auch bei den zuständigen Anlaufstellen behandelt werden soll. Kritikpunkt an der Mitteilung war auch, dass die Initiativen der EK nur auf städtische Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes abzielen. Als städtische Knoten des Kernnetzes in Österreich wären damit Wien, Wien Schwechat, Graz-Werndorf, Enns

und Wels Adressaten der EK und als städtische Knoten des Gesamtnetzes die Städte Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Villach-Fürnitz (Güterterminal), Krems (Binnenhafen), Linz, Salzburg, Wolfurt und Wörgl betroffen. Alle anderen Mittel- und Kleinstädte sowie etwa auch die Landeshauptstädte Bregenz, Eisenstadt und St. Pölten, stünden nicht im Fokus der Initiativen und damit auch nicht die rund zwei Dritteln der österreichischen Bevölkerung, die außerhalb dieser definierten Städte liegen.

Aus Sicht des bmvit ist weiters insbesondere festzuhalten, dass bereits verkehrspolitische Projekte im Bereich städtische Mobilität verfolgt werden, vor allem wurden 2013 im Gesamtverkehrsplan konkrete Ziele samt Umsetzungskonzepten und -maßnahmen formuliert. Im Vordergrund stehen dabei z.B. soziale Aspekte, wie Barrierefreiheit, und eine Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene.

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab darüber hinaus, dass seitens der Europäischen Kommission wichtige Ansatzpunkte einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht genügend bzw. gar nicht angesprochen werden, wie etwa Verkehrsvermeidung, Raumordnung, Gesundheitsschutz, Arbeitsbedingungen, Gendergerechtigkeit und der gleichberechtigte Zugang zu Mobilität für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen. Von der Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs wird insbesondere darauf hingewiesen, klare Vorgaben zur Barrierefreiheit zu formulieren, die es Menschen mit Behinderungen ermöglichen barrierefrei an der Gesellschaft teil zu haben.

5. Position der zuständigen Bundesministerin samt kurzer Begründung :

Aus Sicht des bmvit wird die Vorlage der Mitteilung für eine nachhaltige urbane Mobilität in grundsätzlicher Hinsicht begrüßt, es wird aber klar festgehalten, dass die Gestaltung der Stadtmobilität dem Subsidiaritätsprinzip folgend in die Kompetenz der zuständigen örtlichen Körperschaften fällt. Dies muss bei konkreten Umsetzung und Ausgestaltung von allfälligen Maßnahmen in diesem Bereich stets berücksichtigt werden.

Zu den in der Mitteilung enthaltenen Ansätzen wird seitens des bmvit insbesondere auch kritisch darauf hingewiesen, dass die Initiativen der EK nur auf städtische Knoten des Transeuropäischen

Verkehrsnetzes abzielen. Dies würde bedeuten, dass etwa nur ca. ein Drittel der österreichischen Bevölkerung und nicht einmal alle Landeshauptstädte Österreichs davon erfasst wären. In diesem Zusammenhang wäre zu betonen, dass nicht nur Großstädte – wie auch immer diese definiert werden sollten – Ziel von Förderungen bzw. Initiativen sein sollten, sondern vor allem auch die kleineren und mittleren Städte, deren Bedeutung im Rahmen der „Kette der nachhaltigen Mobilität“ nicht unterschätzt werden darf. Für allfällige weitere Diskussionen auch auf europäischer Ebene sollte daher genauer betrachtet werden, welche Städte bzw. Stadttypen erreicht werden sollen. Auch wären in diesem Zusammenhang die Rahmenbedingungen für das Stadtumland und die ländliche Mobilität zu berücksichtigen. Themenbereiche, die aus Sicht des bmvit im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung stärker als in der Mitteilung der Europäischen Kommission angesprochen werden sollten, wären darüber hinaus Ansatzpunkte wie Verkehrsvermeidung, Raumordnung, Gesundheitsschutz, Arbeitsbedingungen, eine „leistbare Mobilität“ oder Gendergerechtigkeit.

Mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahre 2012 unter dem Motto „Mobilität und Verkehr gestalten und verändern“ ein umfassendes Dokument vorgelegt, das den strategischen Rahmen für die Verkehrspolitik bis zum Jahr 2025 setzt. Dieser Plan hat bereits viele der Vorschläge und Teilbereiche des nun mehr im Rahmen der gegenständlichen Mitteilung vorgestellten Konzepts der Europäischen Kommission vorweg genommen und gibt den Pfad in Richtung einer nachhaltigen Verkehrspolitik mit Zielen, Maßnahmen und Umsetzungsstrategien eindeutig vor. Diese verfolgen ein wichtiges Prinzip: Mobilität für Menschen möglichst frei und angenehm zu gestalten und die negativen Folgen des Verkehrs hintanzuhalten.

Was den Öffentlichen Nahverkehr im urbanen Raum betrifft, leistet das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit der laufenden Modernisierung der Schieneninfrastruktur, etwa der Bahnhöfe und der Nah- und Fernverkehrsstrecken, ebenso wie durch die Bereitstellung des U-Bahnbeitrages für Wien einen wesentlichen Beitrag für ein leistungsfähiges Verkehrsangebot in den Städten. Die moderne Infrastruktur wird einen Taktfahrplan auf dem österreichischen Schienennetz ermöglichen, der die österreichischen Ballungsräume zusammenwachsen lässt.

Auch der im urbanen Raum besonders wichtige nichtmotorisierte Verkehr steht seit Jahren im Fokus der Aufmerksamkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, auch wenn auch hier unter Berücksichtigung der Subsidiarität gilt: vor Ort sind es die Gemeinden, die ihren Bürgern attraktiven Nichtmotorisierten Verkehr bieten können. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie setzt primär den rechtlichen Rahmen und leistet mit seinen Informationsangeboten Unterstützung bei Koordination, Planung und Bewusstseinsbildung. Das Fahrradpaket aus dem Jahr 2013 hat den Gemeinden neue innovative Infrastrukturelemente für den Radverkehr wie etwa Begegnungszone und Fahrradstraße in die Hand gegeben, die bereits erfolgreich eingesetzt werden und dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Raum und Gestaltungsmöglichkeiten geben.

Intermodalität ist ein wichtiges Grundprinzip der österreichischen Verkehrspolitik und führt zur Investitionsoffensive der Bahnhöfe im österreichischen Schienennetz, zu den Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern wie Park & Ride und Bike & Ride und findet sich auch in vergangenen und aktuellen Forschungsprogrammen des bmvit wie „Way2Go“ und „Mobilität der Zukunft“ unter dem Themenschwerpunkt Multimodale Lebensstile ihren Niederschlag.

Die Verbesserung der Situation im Bereich der Verkehrssicherheit steht seit Jahren im Fokus des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Umsetzung des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 ist im Laufen und zeigt Erfolge, wie die sich verbessernden Statistiken zur Verkehrssicherheit nachweisen. Dabei steht besonders der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt.

Auch im Bereich der innovativen Stadtlogistik hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits zahlreiche Aktivitäten gesetzt, und mit Initiativen wie der Graphenintegrationsplattform GIP und Verkehrsauskunft Österreich VAO ist Österreich unter den Spitzenreitern auf europäischer Ebene was die Umsetzung der Richtlinien und Empfehlungen der EU im Bereich der Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) betrifft.

Diese Initiativen, Aktivitäten und Maßnahmen zeigen beispielhaft, wie das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits den erfolgreichen Weg in Richtung einer nachhaltigen

urbanen Mobilität im Sinne der Mitteilung der Europäischen Kommission beschritten hat.

6. Angaben zu Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität:

Die Europäische Kommission weist in ihrem Vorschlag darauf hin, dass dieser dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen würde, zumal keine verpflichtenden Vorgaben bzw. Legislativvorschläge in ihrem Paket enthalten wären.

Zur österreichischen Position zur Subsidiarität wird auf die oben dargestellten Aussagen verwiesen.

7. Stand der Verhandlungen inklusive Zeitplan:

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

Die Mitteilung enthält keine Legislativvorschläge und wurde nur in einer einzigen Ratsarbeitsgruppe (3. März 2014) im Hinblick auf die Strukturierung der Orientierungsaussprache am TTE-Rat (EU-Verkehrsministerrat) am 14. März 2014 behandelt. Die aktuelle griechische EU-Ratspräsidentschaft hat weder bei dieser Ratstagung noch danach bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt Planungen bekannt gegeben, wie bzw. ob sie diese Mitteilung in weiterer Folge ihres Vorsitzes behandeln wird.

Für die Bundesministerin:

Dr. Brigitte Raicher-Siegl

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Petra Farthofer

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7405

E-Mail: petra.farthofer@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum
	Seriennummer
	Methode
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT
Signaturwert	nU8GOmy3fMtNyX1O57V3HVJ/S4nkDTrYclWnSm1vlaK95AUwZ0a/3YZkt+khHrVxp9+uf2OgBqEiyNbMdrnQzVU+hCDARs/uzCyu3JHvQWw27hzVfzIVAhMmKR6DR1450CcPI441ICBIZ0NG9jYE8WXGNfR18FR7iDHPe/RSL9Y=
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/