



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. Dezember 2013
(OR. en)**

**18136/13
ADD 1**

**TRANS 689
ENER 596
ENV 1231
MI 1194
TELECOM 364**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der
Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 17. Dezember 2013

Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 913 final ANHANG

Betr.: ANHANG - EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE
URBANE MOBILITÄT zur MITTEILUNG DER KOMMISSION AN
DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN
Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität
in der Stadt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2013) 913 final ANHANG**.

Anl.: **COM(2013) 913 final ANHANG**



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2013
COM(2013) 913 final

ANNEX 1

ANHANG

EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT

zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt

{ SWD(2013) 524 final }

{ SWD(2013) 525 final }

{ SWD(2013) 526 final }

{ SWD(2013) 527 final }

{ SWD(2013) 528 final }

{ SWD(2013) 529 final }

ANHANG

EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR EINE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT

zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt

Im vorliegenden Dokument wird ein Konzept für die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität dargelegt, das aus einem umfassenden Meinungs austausch zwischen Interessengruppen und Planungssachverständigen aus der gesamten Union entstanden ist, unterstützt durch Kommissionsinitiativen (z. B. ELTIS-Plus). Das Konzept spiegelt einen breiten Konsens über die zentralen Merkmale moderner und nachhaltiger Pläne für Mobilität und Verkehr in der Stadt wider. Es ist nicht beabsichtigt, 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 nachstehenden Elemente sollten als Leitprinzipien dienen.

Zielsetzungen

Oberstes Ziel eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität ist es, die Zugänglichkeit von städtischen Gebieten zu verbessern sowie Mobilität und Verkehr nach, durch und in städtischen Gebieten qualitativ hochwertig und nachhaltig zu gestalten. Es geht mehr um den Bedarf einer „funktionsfähigen Stadt“ und ihres Umlands, als um Fragen der Kommunalverwaltung.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität einen Beitrag zur Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems leisten, das:

- a) für alle Nutzer zugänglich ist und dem grundlegenden Mobilitätsbedarf aller gerecht wird,
- b) der unterschiedlichen Nachfrage nach Mobilität und Verkehrsdiensten von Bürgern, Unternehmen und Industrie in ausgewogener Weise gerecht wird,
- c) für eine ausgewogene Entwicklung und bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger sorgt,
- d) den Nachhaltigkeitsanforderungen genügt, indem es ein Gleichgewicht zwischen der erforderlichen wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität herstellt,
- e) Effizienz und Kostenwirksamkeit optimiert,
- f) den städtischen Raum und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste besser nutzt,
- g) die Attraktivität der städtischen Umwelt, die Lebensqualität und die öffentliche Gesundheit steigert,
- h) Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr verbessert,

- i) Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch verringert und
- j) zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Verkehrssystems insgesamt beiträgt.

Langfristige Vision und ein klarer Umsetzungsplan

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität stellt eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung des städtischen Raums und – in diesem Zusammenhang – für die künftige Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen und -dienste dar (oder ist mit einer solchen Strategie verknüpft).

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität umfasst auch einen Durchführungsplan für die kurzfristige Umsetzung der Strategie.

- (1) **Zeitplan und Finanzplan:** Der Durchführungsplan sollte einen Zeitplan für die Durchführung sowie einen Finanzplan enthalten. Die Quellen der erforderlichen Finanzmittel sollten bestimmt werden. Der Durchführungsplan sollte idealerweise einen Zeitraum von drei bis zehn Jahren abdecken.
- (2) **Zuständigkeiten und Ressourcen:** Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte eine klare Zuweisung der Zuständigkeiten für die Durchführung der im Plan dargelegten Strategien und Maßnahmen enthalten und die erforderlichen Ressourcen für jeden Akteur ermitteln.

Bewertung der aktuellen Leistung und der Leistungsziele

Die Entwicklung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte auf einer gründlichen Bewertung der aktuellen und der künftigen Leistung des städtischen Verkehrssystems aufbauen.

- (3) **Statusanalyse und Ausgangslage:** Im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte die aktuelle Lage umfassend überprüft und ein Basisszenario in Form einer „Leistungsprüfung der urbanen Mobilität“ erstellt werden, an dem die künftigen Fortschritte gemessen werden können. Diese Analyse sollte auch eine Überprüfung der institutionellen Struktur, des Planungsprozesses und der Durchführungsmechanismen sowie eine Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen.
- (4) **Leistungsindikatoren:** Geeignete Leistungsindikatoren sollten bestimmt werden für die Beschreibung des aktuellen Stands des städtischen Verkehrssystems unter dem Blickwinkel der relevanten politischen Aspekte: Qualität und Zugänglichkeit von Verkehrsdiensten und -infrastruktur, Flächennutzung und Raumentwicklung, Sicherheit und Gefahrenabwehr, Energie, Umwelt, soziale Inklusion und Gleichbehandlung der Geschlechter, wirtschaftliche Entwicklung, Gesundheit, Bildung usw.). In einem Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollten kritische Punkte in städtischen Gebieten ermittelt werden, an denen die Leistung des gegenwärtigen Verkehrssystems in Bezug auf die vorstehend genannten politischen Aspekte besonders mangelhaft ist.
- (5) **Besondere Ziele:** In einem Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollten besondere Leistungsziele ermittelt werden, die angesichts der aktuellen Lage in dem Stadtgebiet, die sich aus der Statusanalyse ergibt, realistisch und gleichzeitig im Hinblick auf die allgemeinen Ziele einer nachhaltigen urbanen Mobilität ehrgeizig sind.

- (6) Zielvorgaben: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte messbare Zielvorgaben enthalten, die auf einer realistischen Bewertung der Ausgangslage und der verfügbaren Ressourcen beruhen. Die Zielvorgaben sollten die besonderen Ziele des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität widerspiegeln.

Ausgewogene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger

Durch einen Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität wird eine ausgewogene Entwicklung aller betroffenen Verkehrsträger und gleichzeitig eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger gefördert. Der Plan enthält ein integriertes Paket technischer, infrastrukturpolitischer, maßnahmenorientierter und nicht verbindlicher Maßnahmen zur Verbesserung von Leistung und Kostenwirksamkeit im Hinblick auf das erklärte Hauptziel und die besonderen Ziele.

In der Regel dürften folgende Themen behandelt werden:

- a) Öffentliche Verkehrsmittel: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte eine Strategie zur Verbesserung von Qualität, Sicherheit sowie Integration und Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsdienste einschließlich Infrastrukturen, Fahrzeugen und Dienstleistungen enthalten.
- b) Nicht motorisierter Verkehr: Im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte darüber nachgedacht werden, wie Attraktivität und Sicherheit des Zufußgehens und Radfahrens gesteigert werden können. Die bestehende Infrastruktur sollte bewertet und erforderlichenfalls verbessert werden. Die Entwicklung neuer Infrastrukturen sollte nicht nur im Hinblick auf den motorisierten Verkehr ins Auge gefasst werden. Separate Infrastrukturen für Radfahrer und Fußgänger, durch die sie vom stark motorisierten Verkehr getrennt werden und ihre Fahrtstrecke verkürzt wird, sollten in Betracht gezogen werden, wo dies angebracht ist. Infrastrukturmaßnahmen sollten durch andere, sowohl technische als auch maßnahmenorientierte Maßnahmen und nicht verbindliche Maßnahmen ergänzt werden.
- c) Intermodalität: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte einen Beitrag zur besseren Integration der verschiedenen Verkehrsträger leisten und Maßnahmen ermitteln, die speziell auf die nahtlose und multimodale Gestaltung von Mobilität und Verkehr ausgerichtet sind.
- d) Sicherheit im Stadtverkehr: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit enthalten, die auf einer Analyse der wichtigsten Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und der Risikobereiche im betreffenden Stadtgebiet beruhen.
- e) Straßenverkehr (fließend und stationär): Was das Straßennetz und den motorisierten Verkehr betrifft, so sollte ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität den fließenden und den stationären Verkehr berücksichtigen. Die Maßnahmen sollten eine optimierte Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur und die Verbesserung der Lage an den ermittelten kritischen Punkten und der Gesamtlage zum Ziel haben. Das Potenzial der Umverteilung von Straßenfläche auf andere Verkehrsträger oder andere öffentliche Funktionen und Verwendungsarten, die nichts mit dem Verkehr zu tun haben, sollte untersucht werden.
- f) Stadtlogistik: Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Stadtlogistik, einschließlich der städtischen

Warenlieferverkehrs, bei gleichzeitiger Verringerung der externen Kosten, beispielsweise Treibhausgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen darlegen.

g) **Mobilitätsmanagement:** Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte Maßnahmen enthalten, durch die eine Umstellung auf nachhaltigere Mobilitätsmuster gefördert wird. Bürger, Arbeitgeber, Schulen und andere relevante Akteure sollten aktiv beteiligt werden.

h) **Intelligente Verkehrssysteme:** Da IVS für alle Verkehrsträger und Mobilitätsdienste, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, eingesetzt werden können, unterstützen sie die Formulierung von Strategien sowie die Umsetzung und Überwachung der einzelnen im Rahmen eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität entworfenen Maßnahmen.

Horizontale und vertikale Integration

Die Entwicklung und Umsetzung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität erfolgt nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden. Die örtliche Planungsbehörde sollte angemessene Strukturen und Verfahren schaffen.

Die integrierte Planung und Durchführung umfasst

a) Dienststellenübergreifende Konsultation und Zusammenarbeit auf lokaler Ebene, um Kohärenz und Komplementarität des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität mit lokalen Strategien und Maßnahmen in verwandten Politikbereichen (wie Verkehr, Flächennutzung und Raumplanung, Gesundheit, soziale Dienste, Energie, Gesundheit, Bildung, Durchsetzung und polizeiliche Maßnahmen usw.) zu gewährleisten.

b) Die enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden i) auf den verschiedenen Verwaltungs- und Staatsebenen (z. B. Bezirk, Gemeinde, Großraum, Region und die Mitgliedstaaten) und ii) in benachbarten städtischen Gebieten. An diesem Austausch sollten insbesondere diejenigen Stellen und Behörden beteiligt sein, die für Verkehrs- und Mobilitätsdienste und -infrastrukturen zuständig sind, die sich im Stadtgebiet befinden oder dorthin führen.

c) Kenntnis und Berücksichtigung der relevanten politischen Ziele und Entwicklungen und/oder Verkehrspläne, die bereits bestehen oder derzeit entwickelt werden und sich auf das betreffende städtische Gebiet auswirken werden.

Partizipatorischer Ansatz

Ein Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität folgt einem transparenten und partizipatorischen Ansatz.

Die örtliche Planungsbehörde sollte die relevanten Akteure – Bürger, Vertreter der Zivilgesellschaft und wirtschaftliche Interessenträger – von Anfang an und während des gesamten Verfahrens in die Entwicklung und Umsetzung des Plans einbeziehen, um ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung zu gewährleisten.

Überwachung, Überprüfung, Berichterstattung

Die Umsetzung eines Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität sollte genau überwacht werden.

Die Fortschritte in Bezug auf das Hauptziel und die besonderen Ziele des Plans sowie die Einhaltung der Zielvorgaben sollten regelmäßig auf der Grundlage der ausgewählten Indikatoren bewertet werden. Geeignete Maßnahmen sollten getroffen werden, um den rechtzeitigen Zugriff auf die einschlägigen Daten und Statistiken sicherzustellen. Ein Überwachungsbericht sollte die Grundlage der Überprüfung des Plans für eine nachhaltige urbane Mobilität bilden.

Qualitätssicherung

Die lokalen Behörden sollten über geeignete Mechanismen verfügen, um die Qualität gewährleisten und bestätigen zu können, dass der Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität den Anforderungen des Konzepts für „Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität“ entspricht.