



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

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

**18136/13  
ADD 7**

**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.: SWD(2013) 529 final

---

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN  
ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG  
Begleitunterlage zur 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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2013) 529 final.

---

Anl.: SWD(2013) 529 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2013  
SWD(2013) 529 final

## ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

*Begleitunterlage zur*

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

**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**

{COM(2013) 913 final}  
{SWD(2013) 524 final}  
{SWD(2013) 525 final}  
{SWD(2013) 526 final}  
{SWD(2013) 527 final}  
{SWD(2013) 528 final}

## 1. ALLGEMEINER KONTEXT

Im Jahr 2010 wurde in der Strategie „Europa 2020 für intelligentes, integratives und nachhaltiges Wachstum“<sup>1</sup> die Bedeutung eines modernisierten und nachhaltigen europäischen Verkehrssystems hervorgehoben und darauf hingewiesen, dass der städtische Verkehr dabei einen Schwerpunkt bilden sollte. Im Weißbuch zur Verkehrspolitik aus dem Jahr 2011<sup>2</sup> wurde zudem ein möglicher europäischer Rahmen zur Unterstützung städtischer Mobilitätspläne erwähnt.

## 2. PROBLEMSTELLUNG

Wenngleich bestehende EU-Maßnahmen und Rechtsvorschriften einzelne politische Fragen im Zusammenhang mit der städtischen Mobilität (Straßenverkehrssicherheit, Klimawandel, Luftqualität, Lärm) behandeln und die Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen getroffen haben, stehen viele Städte in Europa noch immer gemeinsamen Herausforderungen gegenüber. Wichtige Fragen in diesem Zusammenhang betreffen die Verkehrsüberlastung und die Zugänglichkeit, eine nahtlose Mobilität innerhalb des TEN-V, Unfälle auf städtischen Straßen, die Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Lärmelastung.

Als Hauptproblem wurde dabei ermittelt, dass die für ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem entscheidenden EU-Ziele – nämlich eine nahtlose Mobilität innerhalb des TEN-V, eine höhere Straßenverkehrssicherheit, niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen, eine geringere Lärmelastung und eine bessere Luftqualität – aufgrund der Verkehrsentwicklung in städtischen Gebieten gefährdet sind. Dies hat negative Folgen für die Lebensqualität der Menschen und die Effizienz der Unternehmen in städtischen Gebieten.

Die gemeinsame Wurzel dieses Problems sind ein *Regulierungsversagen auf städtischer Ebene und die Tatsache, dass Marktmechanismen alleine nicht ausreichen, um das Problem zu lösen*. Das Regulierungsversagen wiederum steht im Zusammenhang mit der mangelnden Wirksamkeit der Maßnahmen vieler lokalen Behörden, die *kein integriertes Konzept im Bereich der städtischen Mobilität* verfolgen. So werden einzelne Politikbereiche oft separat behandelt, ohne dass mögliche Synergien oder Widersprüche zwischen ihnen notwendigerweise berücksichtigt werden.

## 3. SUBSIDIARITÄTSPRINZIP

Das Recht der EU, Maßnahmen im Verkehrsbereich zu ergreifen, ergibt sich aus den Artikeln 90 und 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), die Bestimmungen über die gemeinsame Verkehrspolitik enthalten, sowie aus den Artikeln 170 und 171 des Titels XVI AEUV über transeuropäische Netze.

Maßnahmen der EU im Bereich der städtischen Mobilität sind erforderlich, weil städtische Verkehrssysteme als integrale Elemente des europäischen Verkehrssystems auch für die gemeinsame Verkehrspolitik von Bedeutung sind. Da die Güter- oder Personenbeförderung meist in einer Stadt beginnt und endet, darf die städtische Dimension des TEN-V dabei nicht vernachlässigt werden.

<sup>1</sup> KOM(2010) 2020 endg.

<sup>2</sup> KOM(2011) 144.

EU-Maßnahmen im Bereich der städtischen Mobilität können einen Mehrwert bieten, da sie einen besser koordinierten politischen Rahmen für die integrierte Mobilitätsplanung europäischer Städte mit sich bringen und die Wirksamkeit dieser Maßnahmen somit erhöhen. Die EU kann ein klares politisches Signal aussenden, das einen stärkeren politischen Willen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene nach sich ziehen dürfte. Sie verfügt zudem über das Potenzial, durch Hebelwirkung bessere Ergebnisse zu erzielen und zu einer Intensivierung von Maßnahmen beizutragen, etwa in den Bereichen Informations- und Wissensverbreitung, Ausbau der Wissensbasis, Kapazitätsaufbau, praktische Anleitungen und Unterstützung für Behörden, Vernetzung, Forschung sowie Austausch bewährter Verfahren zur Förderung integrierter Konzepte für die städtische Mobilität.

Im Rahmen der Initiative werden lokale Besonderheiten in hohem Maße berücksichtigt, und den Städten werden keine spezifischen Maßnahmen willkürlich vorgeschrieben. Die Initiative ist darauf ausgerichtet, die nationalen Behörden durch einen Rahmen für die integrierte städtische Mobilität zu unterstützen, der dem Subsidiaritätsprinzip und den unterschiedlichen Organisationsstrukturen auf lokaler Ebene umfassend Rechnung trägt.

#### 4. ZIELE

Das übergeordnete Ziel besteht darin, *das Potenzial städtischer Gebiete vollständig zu erschließen*, zu einem wettbewerbsfähigeren und ressourcenschonenderen Verkehrssystem beizutragen.

Das spezifische Ziel ist die *Gewährleistung der Verbreitung eines integrierten Konzepts für die urbane Mobilität* durch städtische Gebiete in der EU.

Die operativen Ziele bestehen darin,

- den städtischen Gebieten in der EU bis spätestens 2020 einen *politischen Rahmen* zu bieten, der alle politischen Bereiche umfasst, die erforderlich sind, um ein integriertes Konzept für die städtische Mobilität sicherzustellen, und
- den städtischen Gebieten in der EU bis spätestens 2020 einen *Governance-Rahmen* bereitzustellen, der alle Verfahren und Prozesse umfasst, die erforderlich sind, um ein integriertes Konzept für die städtische Mobilität sicherzustellen.

#### 5. HANDLUNGSOPTIONEN

Eine öffentliche Konsultation, Sitzungen mit Sachverständigen und Vertretern beteiligter Akteure, unabhängige Forschungsarbeiten, Erfahrungen aus vergangenen Initiativen sowie eigene Analysen haben es den Kommissionsdienststellen ermöglicht, eine Reihe von Handlungsoptionen zu ermitteln, mit denen sich die wesentlichen Ziele des Weißbuchs der EU zur Verkehrspolitik potenziell erreichen lassen:

##### 5.1. Option 0B: Beibehaltung des Status quo

Die EU würde ein „Bottom-up-Konzept“ (Status quo) unterstützen, um eine integrierte städtische Verkehrsplanung zu fördern. Dabei würde die Kommission ihre derzeitigen Tätigkeiten fortsetzen.

Im Rahmen dieser Option würde die Kommission die Verbreitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität weiterhin fördern und sich dabei insbesondere auf einen umfassenden politischen Rahmen sowie einen Mindestrahmen für die Governance konzentrieren.

### **5.2. Option 1B: Rechtlich nicht bindende Empfehlung zu Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität**

Die EU würde versuchen, durch Empfehlungen die freiwillige Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität durch die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zu fördern. Die Empfehlungen sollen die Mitgliedstaaten dazu bewegen, nationale politische Rahmen zu schaffen, um die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität in ihren städtischen Gebieten zu fördern.

### **5.3. Option 2A: Obligatorische Entwicklung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität durch städtische Gebiete, die von den Mitgliedstaaten definiert werden**

Die EU würde Vorschriften erlassen, die die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichten, für bestimmte Kategorien von städtischen Gebieten Pläne für nachhaltige urbane Mobilität zu entwickeln und umzusetzen. Im Rahmen der Option 2A müssten die Mitgliedstaaten (z. B. auf der Grundlage der Bevölkerungszahl) selbst festlegen, welche städtischen Gebiete zur Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität verpflichtet werden sollen, um das Ziel dieser Initiative zu erreichen.

Dieser verpflichtende EU-Rahmen hätte naturgemäß die Form eines Rechtsakts. Angesichts des Subsidiaritätsprinzips und aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage in den einzelnen Städten und Mitgliedstaaten wäre in diesem Fall nicht eine Verordnung, sondern eine Richtlinie das geeignete Instrument.

### **5.4. Option 3A: Obligatorische Entwicklung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität durch städtische Gebiete, die von der EU definiert werden (Mindestrahmen für Politik und Governance)**

Die EU würde Vorschriften erlassen, die die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichten, für bestimmte Kategorien von städtischen Gebieten Pläne für nachhaltige urbane Mobilität zu entwickeln und umzusetzen. Im Rahmen der Option 3A werden die städtischen Gebiete, für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und umgesetzt werden müssen, auf EU-Ebene definiert (z. B. auf der Grundlage der Bevölkerungszahl).

Dieser obligatorische Ansatz würde nur die Mindestanforderungen an den Rahmen für Politik und Governance umfassen (siehe Abschnitt 5.1.3). Aus den in Bezug auf Option 2A genannten Gründen würde im Rahmen der Option 3A ebenfalls eine Richtlinie erlassen.

### **5.5. Schematischer Überblick über die beibehaltenen Handlungsoptionen und deren Umsetzung**

Tabelle 4: Beibehaltene Optionen

(bei allen Optionen: Governance-Mindestrahmen)	A Politischer Rahmen MINIMUM	B Politischer Rahmen UMFASSEND
--	------------------------------------	--------------------------------------

<b>0) Beibehaltung des Status quo:</b> FuE, finanzielle Förderung, bewährte Verfahren, Informationskampagnen, Aufbau von Kapazitäten vor Ort	Entfällt	<b>Option 0B</b>
<b>1) Unverbindliche Empfehlung zu Plänen für nachhaltige urbane Mobilität</b>	Entfällt	<b>Option 1B</b>
<b>Obligatorische Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität:</b>		
2) Die städtischen Gebiete, für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und umgesetzt werden müssen, werden von den Mitgliedstaaten selbst definiert (z. B. auf der Grundlage der Bevölkerungszahl).	<b>Option 2A</b>	Entfällt
3) Die städtischen Gebiete, für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und umgesetzt werden müssen, werden auf EU-Ebene definiert (z. B. auf der Grundlage der Bevölkerungszahl).	<b>Option 3A</b>	Entfällt

## 6. FOLGENABSCHÄTZUNG

### 6.1. Auswirkungen der Handlungsoptionen auf die Verbreitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität

Der obligatorische Ansatz (Optionen 2A und 3A) würde im Vergleich zum Status quo eine erheblich größere Verbreitung umfassender Pläne für nachhaltige urbane Mobilität nach sich ziehen. Bei Umsetzung des auf Freiwilligkeit beruhenden Konzepts (Option 1B) wäre die Verbreitung umfassender Pläne für nachhaltige urbane Mobilität etwas weniger stark, was von der Situation vor Ort und den vorhandenen Anreizen abhängen würde. Im Rahmen des obligatorischen Konzepts wäre zu erwarten, dass die Verbreitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität bei Umsetzung der Option 3A etwas höher wäre als bei Option 2A. Werden die Städte, für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität zu entwickeln sind, nämlich auf EU-Ebene definiert, so würden dabei vermutlich mehr Städte einbezogen, da eine solche Festlegung auf EU-Ebene stärker auf die Erreichung des zentralen Ziels des EU-Weißbuchs zur Verkehrspolitik – eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems – ausgerichtet wäre.

### 6.2. Zusammenhang zwischen der Verbreitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität und den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der Initiative

Die potenziellen ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen dürften umso größer sein, je mehr Städte einen umfassenden Plan für nachhaltige urbane Mobilität umsetzen. Die folgenden Abschnitte zur Folgenabschätzung beruhen daher auf der Annahme, dass die Auswirkungen die Optionen 0B, 1B, 2A und 3A auf wirtschaftliche/ökologische und soziale Aspekte zunehmen würden.

## 6.3. Wesentliche wirtschaftliche Folgen

### 6.3.1. Staus und freier Personen- und Warenverkehr

Menschen und Unternehmen lassen sich in städtischen Gebieten nieder, um besseren Zugang zu Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Ressourcen zu erhalten. Durch die Verkehrsüberlastung verringert sich diese Zugänglichkeit, und somit nehmen auch Attraktivität und wirtschaftliche Möglichkeiten dieser Standorte ab. Die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität tragen dazu bei, die Verkehrsüberlastung zu verringern. So lassen sich Reisezeiten besser vorhersagen, und es gehen weniger Passagier- und Tonnenstunden verloren. Haushalte, der öffentliche Sektor und Unternehmen würden folglich Zeit und Kosten sparen.

### 6.3.2. TEN-V-Netz

Da der Verkehr in Städten in einem engen Zusammenhang mit dem Verkehr auf Ringautobahnen und Umgehungsstraßen steht, wirken sich Pläne für nachhaltige urbane Mobilität auch auf die benachbarten Verkehrernetze aus. Eine Verringerung der Verkehrsüberlastung durch Pläne für nachhaltige urbane Mobilität in städtischen Gebieten hat positive Folgen für die TEN-V-Logistik, da sich dadurch der Zugang zu Autobahnen, die Verbindungen städtischer Gebiete zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten (Häfen, Flughäfen) und die Organisation der städtischen Logistik insgesamt verbessern.

### 6.3.3. Verkehrsverlagerung

Durch die Einführung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität wird die Verkehrsverlagerung unterstützt, da diese Pläne dazu anregen, zu Fuß zu gehen, mit dem Fahrrad zu fahren oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

### 6.3.4. Forschung und Innovation, wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der EU

Durch die Entwicklung eines Rahmens für Pläne für nachhaltige urbane Mobilität auf EU-Ebene könnte Europa führendes Know-how hinsichtlich der integrierten städtischen Mobilitätsplanung erwerben, so dass die Wettbewerbsposition der EU-Unternehmen gestärkt würde. Auch in anderer Hinsicht kann ein solcher Rahmen die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Unternehmen fördern, da eines der Ziele dieser Pläne darin besteht, die Effizienz und Kostenwirksamkeit des Personen- und Gütertransports zu verbessern.

### 6.3.5. Kleine und mittlere Unternehmen

Insgesamt dürften sich Pläne für nachhaltige urbane Mobilität positiv auf kleine und mittlere Unternehmen auswirken, da die mit der Verkehrsüberlastung verbundenen Kosten geschäftlicher Tätigkeiten in Städten zurückgehen würden. Wenngleich sich die Gesamtauswirkungen von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität für KMU nicht genau beziffern lassen, dürften die Vorteile die Kosten überwiegen, da Staus seltener und die Städte somit besser zugänglich und attraktiver werden.

### 6.3.6. Auswirkungen auf den Haushalt

#### Verwaltungskosten

Lokale, regionale und nationale Behörden hätten bei der Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität im Vergleich zu herkömmlichen Verkehrs- und Infrastrukturplänen höhere Verwaltungskosten zu tragen. Bei der Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität könnte ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen, weil z. B. zusätzliche Genehmigungen für Logistikdienstleister für den Zugang zu zufahrtsbeschränkten Zonen in bestimmten Städten erforderlich werden können.

### Kosteneinsparungen

Andererseits sparen die lokalen, regionalen und nationalen Behörden infolge der Entwicklung und Umsetzung einer besser koordinierten, wirksameren und effizienteren Maßnahmenkombination im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität Kosten ein. Erste Ergebnisse, die mit lokalen Verkehrsplänen im Vereinigten Königreich erzielt wurden, deuten darauf hin, dass integrierte Verkehrspläne im Verhältnis zu den Kosten einen wesentlichen Nutzen aufweisen und mit einem Geldwert verbunden sein dürften.

## **6.4. Wesentliche soziale Folgen**

### *6.4.1. Straßenverkehrssicherheit*

Durch Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität sinken die hohen Kosten von Verkehrsunfällen für den Einzelnen und die Gesellschaft insgesamt. Eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und schweren Verletzungen ist eine kostenwirksame Investition, wenn man bedenkt, dass sich die Kosten schwerer Verkehrsunfälle in der EU heute auf rund 2 % des BIP der EU belaufen<sup>3</sup>.

### *6.4.2. Gesundheitswesen*

Die Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität und die damit verbundenen Maßnahmen wie z. B. zufahrtsbeschränkte Zonen haben zudem Auswirkungen auf die Luftschadstoffemissionen. Bei einer besseren Luftqualität sinkt die Zahl der Menschen mit Atemwegs- und Herzerkrankungen, und somit verringern sich auch die Gesundheitskosten. Maßnahmen im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Schallschutzmaßnahmen, reduzieren zudem die Lärmexposition und somit auch die Gesundheitsausgaben, da die Lärmbelastung das Risiko kardiovaskulärer Erkrankungen erhöht. Darüber hinaus tragen Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern zu einem aktiveren Lebensstil bei und wirken so der Verbreitung von gesundheitsschädlichem Übergewicht entgegen.

### *6.4.3. Beschäftigung und soziale Eingliederung*

Maßnahmen im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität, mit denen die Zugänglichkeit wirtschaftlicher Zentren durch Investitionen erhöht wird, verbessern die soziale Inklusion von Menschen, die in der Umgebung von Städten wohnen, da sie ihnen einen besseren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen und potenzielle Ziele für wirtschaftliche Tätigkeiten so besser erreichbar werden. Die soziale Inklusion von Menschen, die kein Auto besitzen, wird durch die größere Auswahl an alternativen Verkehrsträgern

---

<sup>3</sup> World Report on Road Traffic Injury Prevention (Weltbericht über die Verhütung von Verletzungen im Straßenverkehr), WHO, 2004.

ebenfalls erhöht. Durch die Zugänglichkeit von Dienstleistungen und anderen Möglichkeiten verbessert sich auch die Lebensqualität der Menschen.

## **6.5. Wesentliche ökologische Folgen**

### **6.5.1. Luftqualität**

Die Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität und deren Maßnahmen wie z. B. zufahrtsbeschränkte Zonen wirken sich auf die Luftschadstoffemissionen aus. Eine bessere Luftqualität wiederum verringert Umweltschäden und Gesundheitskosten.

### **6.5.2. Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen (THG) im Verkehrsbereich, einschließlich möglicher territorialer Auswirkungen**

Die Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität und deren Maßnahmen, wie die Förderung von nicht motorisierten Verkehrsträgern, Alternativen zum Auto und eines leichten Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln, dürften einen geringeren (Anstieg des) Energieverbrauch(s) und niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge haben. Die Gemeinsame Forschungsstelle (JRC) hat eine Folgenabschätzung auf EU-Ebene durchgeführt, die sich insbesondere auf die territoriale Dimension konzentriert. Diese zeigt unter Berücksichtigung aller potenziellen politischen Maßnahmen im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität, dass sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu Projektionen, die auf derzeitigen Entwicklungen und Maßnahmen basieren, bis 2030 um etwa 7 % bis 8,8 % verringern könnten.

## **7. VERGLEICH DER OPTIONEN**

### **7.1. Wirksamkeit**

Im Vergleich zum Ausgangsszenario (Option 0B) würden alle anderen Handlungsoptionen wirksamer dazu beitragen, das Potenzial von städtischen Gebieten zu erschließen, einen Beitrag zu einem wettbewerbsfähigeren und ressourcenschonenderen Verkehrssystem zu leisten, da die Verbreitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität bei all diesen Optionen gefördert würde. Die verbindlichen Optionen (2A und 3A) wären jedoch wirksamer als die Option 1B, in deren Rahmen unverbindliche Empfehlungen zu Plänen für nachhaltige urbane Mobilität abgegeben würden, da diese Pläne bei den erstgenannten Optionen stärker verbreitet würden.

### **7.2. Effizienz**

Alle Handlungsoptionen sind effizient, d. h. sie haben ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dieses Verhältnis wird durch den Unterschied zwischen Mindestanforderungen (Optionen 2A und 3A) und umfassenden Anforderungen (Option 1B) an den politischen Rahmen für Pläne für nachhaltige urbane Mobilität nicht wesentlich beeinflusst. Da jedoch der freiwillige Ansatz den Städten größere Freiheiten bei der Wahl des geeigneten Rahmens bietet, wäre der mit möglicherweise redundanten rechtlichen Anforderungen verbundene Verwaltungsaufwand nach Ansicht der beteiligten Akteure gegebenenfalls geringer, ohne dass dies die Wirksamkeit beeinträchtigen würde. Die Handlungsoption 1B wäre daher voraussichtlich effizienter als die Optionen 2A und 3A.

### **7.3. Kohärenz**

Alle Optionen stehen im Einklang mit den übergeordneten politischen Zielen der EU. Sie sind sämtlich mit wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nettovorteilen verbunden. Die Optionen 2A und 3A gewährleisten darüber hinaus einen kohärenten Rahmen für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität, da bestimmte Städte verpflichtet werden, den Referenzrahmen für diese Pläne umzusetzen. Im Rahmen der Option 1B dient dieser Referenzrahmen für die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität lediglich als Orientierungshilfe, deren Elemente nicht in allen Städten umfassend umgesetzt werden müssten. Daraus ergibt sich, dass zwar alle Handlungsoptionen kohärent sind, aber die Optionen 2A und 3A dieses Kriterium etwas besser erfüllen als die Option 1B.

### **7.4. Unterstützung durch die beteiligten Akteure**

Die Teilnehmer der öffentlichen Konsultation befürworteten zu einem großen Teil EU-Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen der Option 0. Dagegen sprachen sich nur 29 % der registrierten Teilnehmer für einen obligatorischen Rahmen für Pläne für nachhaltige urbane Mobilität in EU-Städten aus (Optionen 2 und 3). Die Unterstützung eines nicht-legistativen Ansatzes wurde auch bei Konsultationen mit Interessenträgern und Mitgliedern des Ausschusses der Regionen hervorgehoben.

## **8. BEVORZUGTE OPTION**

Aus der Folgenabschätzung und dem Vergleich der einzelnen Optionen ergab sich Option 1B als bevorzugte Handlungsoption (unverbindliche Empfehlungen zu Plänen für nachhaltige urbane Mobilität mit umfassenden Anforderungen an den politischen Rahmen), da mit dieser Option insgesamt die besten Ergebnisse in Bezug auf Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz und Unterstützung durch die beteiligten Akteure erzielt werden. Unverbindliche Empfehlungen weisen gegenüber einem Legislativansatz mehrere Vorteile auf. So können den Städten erheblich detailliertere Anleitungen bereitgestellt werden, was die Flexibilität und Wirksamkeit erhöht. Zudem dürfte die Beteiligung aller Kategorien von Interessenträgern im Rahmen eines freiwilligen Ansatzes höher sein. Angesichts der Vielzahl von Konzepten für die urbane Mobilität in den Mitgliedstaaten und der derzeit beschränkten Verfügbarkeit vergleichbarer Daten und Statistiken lassen sich Fortschritte gegenwärtig am besten durch unverbindliche Empfehlungen zur Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität erzielen.

## **9. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative mithilfe einer Reihe von Instrumenten, wie der künftigen europäischen Plattform für die nachhaltige urbane Mobilität, überwachen. Sie werden die Verbreitung integrierter Konzepte für die urbane Mobilität in der Europäischen Union bis 2020 bewerten. Auf dieser Grundlage werden sie die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen prüfen.