



Rat der
Europäischen Union

088547/EU XXVII. GP
Eingelangt am 03/02/22

Brüssel, den 16. Dezember 2021
(OR. en)

15100/21

TRANS 758

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Dezember 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 811 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 811 final.

Anl.: COM(2021) 811 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität

{SWD(2021) 470 final}

1 EINLEITUNG

2. Europa gehört zu den am stärksten verstäderten Regionen der Welt¹ mit einer Vielzahl von Städten, die wichtige Zentren für wirtschaftliche und soziale Aktivitäten sind. Im Hinblick auf die Stadtplanung und die städtische Lebensqualität gelten die europäischen Städte in der übrigen Welt häufig als attraktive Orte, die man gerne besuchen und in denen man gerne leben, studieren, arbeiten oder geschäftlich tätig sein möchte, wobei Mobilität und Verkehr Schlüsselfaktoren sind. Als wichtige Anschlusspunkte sind Städte zentrale Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), das das Rückgrat des einheitlichen europäischen Verkehrsraums bildet und für einen gut funktionierenden Binnenmarkt unerlässlich ist. Viele europäische Städte sind weltweit Vorreiter bei der Innovation im Verkehr, der Planung nachhaltiger urbaner Mobilität und der Verwirklichung ehrgeiziger Klima- und Verkehrssicherheitsziele.
3. Die Städte sehen sich jedoch nach wie vor großen Herausforderungen bei der weiteren Verbesserung ihrer Mobilitäts- und Verkehrssysteme gegenüber. Gleichzeitig müssen sie die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesellschaft, Gesundheit und Umwelt umfassend angehen, insbesondere die Entstehung von Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Verkehrsüberlastung und Verkehrstote. Diese Herausforderungen – sowie die Vision für das weitere Vorgehen – wurden im europäischen Grünen Deal², in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität³, im Paket „Fit für 55“⁴, im Null-Schadstoff-Aktionsplan⁵ und in Europas Plan gegen den Krebs⁶ hervorgehoben.
4. Bei der Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris in Glasgow (COP26) wurde die Umsetzung internationaler Klimaschutzverpflichtungen in den Mittelpunkt gerückt, wie es auch die Union mit dem europäischen Grünen Deal tut. Die urbane Mobilität kann einen wichtigen Beitrag leisten, nicht nur durch die Verringerung der erheblichen durch sie verursachten Treibhausgasemissionen, sondern auch durch weniger Verschmutzung, Überlastung und mehr Sicherheit. Wie der Klimazielpfad der Union für 2030⁷ zeigt, wird der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im städtischen Kontext nur teilweise zu diesen Zielen beitragen. Auf nationaler und lokaler Ebene sollte der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Förderung von Fußgängern und Radfahrern sowie vernetzten, gemeinsamen Mobilitätsdiensten eine klare Priorität eingeräumt werden.
5. Mobilität ist ein entscheidender Aspekt der sozialen Inklusion und ein wichtiger Faktor für die Bewertung des Wohlergehens der Menschen, insbesondere von benachteiligten Gruppen. Der Verkehr, der im Rahmen der europäischen Säule sozialer Rechte als wesentlicher Dienst anerkannt ist, erfüllt grundlegende Bedürfnisse, indem er es den Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, sich in die Gesellschaft und in den Arbeitsmarkt zu

¹ 70,9 % der Menschen leben in städtischen Gebieten <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/system/files/2021-02/eu_cancer-plan_de_0.pdf.

Darin wird unterstrichen, wie wichtig die Verknüpfung von Verkehr und Gesundheit ist.

⁷ Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 %; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_de

integrieren. Allerdings muss auch ein beträchtlicher Teil der Haushaltsausgaben für den Verkehr aufgewandt werden. Die verbesserte Konnektivität und Öffnung des Markts haben dazu beigetragen, die Verkehrsnetze miteinander zu verbinden, die EU näher zusammenzubringen und sie für Reisende konkreter und zugänglicher zu machen. Diese Ziele werden auch im Vorschlag der Kommission für eine Empfehlung des Rates zur Gewährleistung eines fairen Übergangs zur Klimaneutralität⁸ hervorgehoben, die einen gemeinsamen Rahmen und ein gemeinsames Verständnis für umfassende Strategien und Investitionen bietet, die erforderlich sind, um für einen fairen Übergang zu sorgen, einschließlich im Bereich Verkehr.

6. Einerseits hatte die COVID-19-Pandemie erhebliche negative Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr. Andererseits hat die Pandemie vor allem in den Städten dazu geführt, dass dort die Infrastruktur für aktive Mobilität verbessert wurde. Daher ist es jetzt unbedingt erforderlich, mit einem widerstandsfähigeren, intelligenteren und nachhaltigeren urbanen Mobilitätssystem aus der Krise hervorzugehen, das auch für die allgemeine Resilienz des Verkehrssystems und der Wirtschaft von entscheidender Bedeutung ist. Werden diese Herausforderungen bewältigt, können nachhaltigere städtische Knoten mit einer höheren Lebensqualität und Mobilitätsdienste für Städte und die sie umgebenden ländlichen Gebiete geschaffen werden, die durch eine bessere Anbindung, Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit gekennzeichnet sind. Um den großen Wandel in der städtischen Mobilität zu bewältigen, bedarf es rascher und bedeutender Maßnahmen und Investitionen auf EU-, nationaler, regionaler und insbesondere auf lokaler Ebene.
7. Der Schwerpunkt des Pakets zur Mobilität in der Stadt von 2013⁹ lag auf der Förderung gemeinsamer lokaler, nationaler und europäischer Maßnahmen als Antwort auf diese gesellschaftlichen Herausforderungen. Bei der Bewertung des Pakets¹⁰ wurden mehrere Probleme hervorgehoben, insbesondere die Tatsache, dass die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität¹¹, die ein zentrales Element des Ansatzes darstellen, nicht EU-weit eingeführt wurden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass es an einer kohärenten Erhebung von Daten zur urbanen Mobilität mangelt und ein besserer EU-Governance-Rahmen erforderlich ist, in dem die Mitgliedstaaten, die regionalen und lokalen Behörden stärker berücksichtigt werden. Die lokalen Behörden sollten Unterstützung erhalten, um grenzüberschreitende Verkehrsstrategien besser mit den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität, Kapazitätsaufbau, Schulungen und einer besseren Stadtplanung zu verknüpfen. Es bedarf daher verstärkter Anstrengungen, wenn es den europäischen Städten gelingen soll, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, Verkehrsstörungen und Verkehrsunfälle zu verringern.
8. Im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) wird bei den Verbindungen der „ersten und letzten Meile“ sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr auf die urbane Mobilität gesetzt. Städte und Regionen müssen im TEN-V der Zukunft eine noch größere Rolle spielen, um die Mobilität und die Verkehrsströme zu verbessern. Dies kann erreicht werden, indem sichergestellt wird, dass die städtischen Knoten im Gesamtrahmen besser

⁸ COM (2021)801

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Siehe Anhang von https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF und <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> (jeweils auf Englisch).

funktionieren und die lokalen Behörden besser in die Verwaltung des TEN-V eingebunden werden.

9. Um einen Beitrag zu den immer ehrgeizigeren Zielen der EU in den Bereichen Klima, Umwelt, Digitales, Gesundheit und Gesellschaft zu leisten, muss die EU daher entschlossener Maßnahmen in Bezug auf die urbane Mobilität ergreifen, um von dem derzeitigen auf Verkehrsströmen beruhenden Ansatz zu einem auf nachhaltigeren Personen- und Güterverkehr ausgerichteten Ansatz zu gelangen. Das bedeutet ein stärkeres kollektives/öffentliches Verkehrsrückgrat, bessere Optionen für die aktive Mobilität (z. B. für Fußgänger, Radfahrer) und eine effiziente emissionsfreie urbane Logistik sowie Lieferungen auf der letzten Meile. Während eine solche Multimodalität unser Leitprinzip für die urbane Mobilität sein sollte, wird eine emissionsfreie, vernetzte und automatisierte Mobilität ein zentraler Bestandteil des Übergangs zu einer klimaneutralen urbanen Zukunft sein, in der es auch vorstädtischen und ländlichen Gebieten ermöglicht wird, sich nachhaltig mit den Städten zu verbinden. Um die systemweite Effizienz zu steigern, bedarf es eines besseren Verkehrs- und Mobilitätsmanagements unter Nutzung multimodaler Drehkreuze und digitaler Lösungen.

2 DER NEUE EU-RAHMEN FÜR URBANE MOBILITÄT

10. Der Übergang zu einer sicheren, zugänglichen, inklusiven, intelligenten, widerstandsfähigen und emissionsfreien urbanen Mobilität erfordert einen klaren Schwerpunkt auf aktiver, kollektiver und gemeinsamer Mobilität, die auf emissionsarmen und emissionsfreien Lösungen beruht. Dafür sind verstärkte und beschleunigte Maßnahmen und neue Investitionen notwendig. Zudem muss ein besonderer Schwerpunkt auf den öffentlichen Verkehrsmitteln, der Multimodalität und der Infrastruktur für die aktive Mobilität liegen. Dies soll erreicht werden, indem bestehende Instrumente gestärkt und um neue Instrumente ergänzt werden. Auf der Grundlage einer eingehenden Analyse wird hier ein neuer EU-Rahmen für die urbane Mobilität vorgestellt, mit dem die Mitgliedstaaten, Regionen, Städte und andere Interessenträger bei der notwendigen Umstellung unterstützt werden sollen.

2.1 Ein verstärkter Ansatz für TEN-V-Stadt-knoten

11. Städte sind wichtige Elemente eines gut funktionierenden **TEN-V-Netzes**. Engpässe im Netz, fehlende und schlechte Verbindungen stellen jedoch nach wie vor große Herausforderungen für die Integration städtischer Knoten in das TEN-V-Netz dar.

Personenverkehr

12. Städtische Knoten sind nicht nur für Menschen, die in Städten leben, von Bedeutung. Rund ein Drittel der Bevölkerung lebt in Dörfern, Kleinstädten und Stadtrandgebieten und ist oft auf private Pkw angewiesen, um städtische Knoten in der Nähe zu erreichen, um zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen, sich mit anderen zu treffen, zu reisen oder einzukaufen. Dies wiederum bedeutet, dass die Städte weiterhin mit Verkehrsstörungen und Umweltverschmutzung konfrontiert sind, da jeden Tag sehr viele Pkw in die Stadt hinein- und aus ihr herausfahren, was auch negative Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit hat. Auch der öffentliche Verkehr steht vor der Herausforderung, der hohen Nachfrage während der Stoßzeiten gerecht zu werden, und überlastete Schienen- und Straßennetze, Züge, Straßenbahnen, Busse und U-Bahnen können von Einschränkungen betroffen sein, die nicht nur den Verkehrsfluss in dem städtischen Knoten, sondern auch im gesamten TEN-V-Netz behindern.

13. Die Notwendigkeit einer effizienten und inklusiven Konnektivität zwischen ländlichen, stadtnahen und städtischen Gebieten durch nachhaltige Mobilitätsoptionen wurde auf EU-Ebene anerkannt.¹² Dazu gehören integrierte Verbindungen zwischen ländlichen, vorstädtischen und städtischen Gebieten bei der Planung des TEN-V-Netzes und Verbindungen zwischen diesen Gebieten und Städten. Um den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen, ist eine besser geeignete Infrastruktur erforderlich. Dies bedeutet beispielsweise, dass es multimodale Drehkreuze mit Bahnhöfen/Haltepunkten gibt, die effektiv mit Stadtbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen, Fernbussen, gemeinsamen Mobilitätsdiensten und besseren und größeren Park-and-Ride-Anlagen verbunden sind und besser mit angemessenen Fahrradparkplätzen und öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ausgestattet sind.¹³ Bei der Gestaltung all dieser Einrichtungen ist auch eine stärkere Konzentration auf Menschen mit Behinderungen erforderlich.

Güterverkehr

14. Die Vernetzung zwischen Fernverbindungen und Verbindungen auf der „ersten und letzten Meile“ für einen effizienten Güterverkehr ist für das reibungslose Funktionieren des TEN-V von grundlegender Bedeutung und sollte in der Stadt- und Regionalplanung besser berücksichtigt werden. Um beispielsweise eine schnellere und effizientere emissionsfreie Logistik in städtischen Knoten zu fördern, bedarf es einer ausreichenden Anzahl multimodaler Terminals und Konsolidierungszentren für den Güterverkehr.
15. Der Aufbau von Infrastruktur für das Aufladen und Betanken von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen in diesen Zentren und Logistik-Drehkreuzen ist besonders wichtig für Lieferfahrzeuge und Fernlaster.¹⁴ Alternative Lieferlösungen wie Lastenräder und Binnenwasserstraßen sollten ebenfalls in Betracht gezogen und in der urbanen Logistik besser genutzt werden, wobei in der Zukunft gegebenenfalls vermehrt automatisierte Lieferungen und Drohnen (unbemannte Luftfahrzeuge) eingesetzt werden.
16. Um diese Mängel im Personen- und Güterverkehr zu beheben, muss die TEN-V-Verordnung gestärkt werden, damit die städtische Mobilität einbezogen wird, die für das insgesamt reibungslose Funktionieren des Netzes von wesentlicher Bedeutung ist. Gleichzeitig müssen die Städte unter uneingeschränkter Achtung der Subsidiarität ein ausreichendes Maß an Flexibilität erhalten. Daher ist in der vorgeschlagenen Überarbeitung der TEN-V-Verordnung ein verstärkter Ansatz für eine größere Zahl von städtischen Knoten vorgesehen.¹⁵ Diese städtischen Knoten sind die Ausgangs- und Endpunkte („erste und letzte Meile“) für Personen und Güter, die im TEN-V unterwegs sind, sowie Umsteigepunkte zwischen Verkehrsträgern, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf den öffentlichen Verkehrsmitteln liegt. Bei der Überarbeitung werden auch die vom

¹² Eine langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU (auf Englisch) https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

¹³ Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ Auch die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wird sich damit befassen.

¹⁵ Mit dem Vorschlag der Kommission wird ihre Zahl auf 424 erhöht, womit effektiv alle Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern (oder, wenn es in einer NUTS-2-Region keinen solchen städtischen Knoten mit einer Bevölkerung über 100 000 Einwohnern gibt, der Hauptknoten dieser NUTS-2-Region) erfasst sind.

Rechnungshof in seinem Sonderbericht von 2020¹⁶ festgestellten Mängel behoben und seine Empfehlungen berücksichtigt.

Die Kommission schlägt vor, die TEN-V-Verordnung zu überarbeiten und insbesondere für städtische Knoten Folgendes vorzuschreiben:

- die Annahme von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität unter Berücksichtigung der allgemeinen Bedeutung der Erleichterung der transeuropäischen Verkehrsströme über längere Distanzen, einer drastischen Verringerung der Umweltverschmutzung durch den Verkehr in den Städten, der Schaffung von Anreizen für eine emissionsfreie Mobilität, einschließlich aktiver, kollektiver und geteilter Mobilität, sowie einer Verringerung der Energieintensität des Verkehrs;
- die Erhebung und Übermittlung von Daten zur urbanen Mobilität, die mindestens die Treibhausgasemissionen, Verkehrsstörungen, Todesfälle und schwere Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen, den Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen und den Zugang zu Mobilitätsdiensten¹⁷ sowie Daten über die Luftverschmutzung und Lärmbelastung in den Städten umfassen;
- die Entwicklung multimodaler Personenverkehrsknoten, einschließlich Park-and-Ride-Anlagen, im Hinblick auf bessere Verbindungen auf der ersten und der letzten Meile und zum erforderlichen Ausbau der Kapazitäten für die Fernanbindung;
- die Entwicklung multimodaler Güterterminals zur Gewährleistung einer nachhaltigen urbanen Logistik auf der Grundlage einer umfassenden Analyse auf Ebene der Mitgliedstaaten.

2.2 Ein verstärkter Ansatz für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität und Pläne für das Mobilitätsmanagement

17. Die 2013 eingeführten Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität sind ein Eckpfeiler der urbanen Mobilität in der EU. Die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität helfen bei der Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der Mobilität im gesamten funktionalen Stadtgebiet, auch durch Synergien mit Raum-, Energie- und Klimaplänen. In den vergangenen Jahren wurde mit der Gemeinschaft ein umfangreiches Kompendium für Beratung und Orientierung erarbeitet, und im Rahmen der EU-Beobachtungsstelle für urbane Mobilität¹⁸ wurden Leitlinien für Städte und Interessenträger bereitgestellt. Es gibt auch ein Selbstbewertungsinstrument, das den Städten dabei hilft, die Stärken und Schwächen ihrer Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität zu erkennen.¹⁹
18. Bei der Bewertung des Pakets zur Mobilität in der Stadt von 2013 wurden jedoch einige Mängel festgestellt, die verhindern, dass die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität einen wirksameren Beitrag zu den immer ehrgeizigeren Zielen und Verpflichtungen der EU in den Bereichen Verkehr, Klima, Gesundheit und Gesellschaft leisten, die im europäischen Grünen Deal und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegt wurden. Bei der Umsetzung der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität bestehen

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

¹⁷ Anteil der Bevölkerung mit angemessenem Zugang zu Mobilitätsdiensten (z. B. öffentlichen Verkehrsmitteln).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

innerhalb der Mitgliedstaaten sowie zwischen ihnen Unterschiede: Viele Städte haben noch keinen Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität, und bei den bereits vorhandenen Plänen bestehen große Unterschiede in Bezug auf ihre Qualität. Darüber hinaus sind weitere Anstrengungen erforderlich, um sicherzustellen, dass die bestehenden Pläne für eine nachhaltige urbane Logistik besser in den Rahmen der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität eingebettet und EU-weit weiterentwickelt und umgesetzt werden. Diese Mängel hängen vor allem mit dem bisher nicht verbindlichen Ansatz zusammen und müssen behoben werden.

19. Die lokalen Behörden und die ausführenden Planer würden von ergänzenden Planungsinstrumenten profitieren, die sich mit systemischen Aspekten von Mobilität, Energie und Nachhaltigkeit befassen. Die Möglichkeiten, solche Schnittstellen zwischen den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität und anderen relevanten urbanen Plänen für Energie (insbesondere die Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klima) und Nachhaltigkeit zu stärken, werden überprüft.
20. Im Rahmen der überarbeiteten TEN-V-Verordnung werden Verpflichtungen in Bezug auf die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität für bestehende städtische Knoten vorgeschlagen. Gleichzeitig sollte der Anwendungsbereich der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität weiter ergänzt und verbessert werden, wobei die Verbindungen mit den umliegenden ländlichen Gebieten berücksichtigt und die Notwendigkeit spezifischer Indikatoren und Anforderungen für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität in den städtischen Knoten des TEN-V eingeschätzt werden sollten.
21. Darüber hinaus fordert die Kommission alle Mitgliedstaaten auf, langfristige nationale Förderprogramme für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität mit einem nationalen Programmmanager einzurichten. Dieses Programm könnte rechtliche, finanzielle und organisatorische Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau und zur Umsetzung der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität im Einklang mit den europäischen Leitlinien zu diesen Plänen²⁰ umfassen.
22. Parallel dazu sollten öffentliche und private Organisationen wie Unternehmen, Krankenhäuser, Schulen oder Tourismuseinrichtungen ermutigt werden, Pläne und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement zu entwickeln, mit denen emissionsarme und emissionsfreie Arten der Mobilität wie öffentliche Verkehrsmittel, aktive Mobilität oder gemeinsame Mobilität gefördert werden.

Die Kommission wird:

- bis Ende 2022 eine Empfehlung der Kommission an die Mitgliedstaaten zum nationalen Programm zur Unterstützung der Regionen und Städte bei der Einführung wirksamer Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität veröffentlichen. Dies umfasst ein aktualisiertes Konzept für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität, in dem klare Prioritäten festgelegt werden, um nachhaltige Lösungen, einschließlich des aktiven, kollektiven und öffentlichen Verkehrs und der gemeinsamen Mobilität (auch für Verbindungen zwischen Stadt und Land), die vollständige Einbeziehung von Resilienzaspekten sowie Pläne für eine nachhaltige urbane Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen und Lösungen zu fördern;
- die Zusammenarbeit mit dem europäischen Konvent der Bürgermeister/innen bei der Angleichung der Instrumente der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität und der

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

- Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klima fördern;

 - die Leitlinien zu den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität ergänzen und optimieren.

2.3 Überwachung der Fortschritte – Indikatoren für eine nachhaltige urbane Mobilität

23. Um die erzielten Fortschritte zu verstehen und bestehende Pläne zu verbessern, müssen umfassende Daten verfügbar sein. Da die lokalen Behörden zum Erreichen politischer Ziele individuelle Maßnahmen ergreifen, wird zunehmend deutlich, dass ein gemeinsamer Ansatz für die Überwachung und Bereitstellung von Informationen fehlt. EU-weite standardisierte Indikatoren würden es den Städten auch erleichtern, bewährte Verfahren auszutauschen. Diese gemeinsame Wissensbasis könnte es ihnen wiederum ermöglichen, auf europäischer Ebene gemeinsame Ansätze zur Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität zu verfolgen.
24. In einem Pilotprojekt unter Beteiligung mehrerer Städte in der EU testete die Kommission eine Reihe von Indikatoren für eine nachhaltige urbane Mobilität (u. a. die Erschwinglichkeit des öffentlichen Verkehrs, Tote und Verletzte im Straßenverkehr, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, Verkehrsstörungen und Verkehrsteilung) und stellte ein entsprechendes Benchmarking-Instrument zur Verfügung.²¹ Die eingegangenen Rückmeldungen lieferten Hinweise für die Verbesserung des Indikators, insbesondere um sicherzustellen, dass die Methodik vereinfacht und langfristig unterstützt wird. Ferner ergab sich daraus, dass Städte unterstützt, die einschlägigen Ressourcen bei den lokalen Behörden aufgestockt und die Datenerfassung gefördert werden müssen.
25. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Mitgliedstaaten besser in das Verfahren einbezogen werden müssen, da in einigen Mitgliedstaaten keine systematische Erhebung relevanter Daten erfolgt. Besonders wichtig ist dies für die städtischen Knoten im TEN-V, da sie wesentliche Bestandteile des TEN-V-Netzes sind.
26. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen wird ein stufenweiser vorbereitender Ansatz vorgeschlagen. Zunächst ist eine Nachschärfung der Indikatoren vorzunehmen, gefolgt von der Unterstützung der Städte und Mitgliedstaaten bei der Erhebung der erforderlichen Daten im Hinblick auf die vorgeschlagenen Anforderungen für die Datenerhebung durch die städtischen Knoten im TEN-V.

Um die Nutzung der Indikatoren zu stärken, wird die Kommission daher:

- bis Ende 2022 die 19 bereits ermittelten Indikatoren für eine nachhaltige urbane Mobilität sowie das damit verbundene Benchmarking-Instrument verbessern und optimieren;
 - im Jahr 2023 eine programmunterstützte Maßnahme im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ für die Mitgliedstaaten zur Erhebung von Daten für harmonisierte Mobilitätsindikatoren ins Leben rufen, um die Fortschritte der Stadtknoten im TEN-V im Hinblick auf eine nachhaltige urbane Mobilität zu überwachen.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en (auf Englisch).

2.4 Attraktive öffentliche Verkehrsdienste, unterstützt durch einen multimodalen Ansatz und durch die Digitalisierung

27. Öffentliche Verkehrsmittel wie Stadtbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Busse, Wasserbusse, Fähren oder Seilbahnen sind die sichersten, effizientesten und nachhaltigsten Fortbewegungsmittel für größere Menschenmengen. Öffentliche Verkehrsmittel bieten auch erschwingliche und inklusive Mobilitätsoptionen, die den sozialen Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort fördern. Deshalb schlägt die Kommission heute vor, dass städtische Knoten im TEN-V-Netz Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität erarbeiten, die darauf abzielen, öffentliche Verkehrsmittel stärker zu nutzen. Mit dem neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität soll diese Form des Verkehrs in allen Städten und Regionen gefördert werden.
28. Die Bewertung des politischen Rahmens von 2013 hat jedoch gezeigt, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in europäischen Städten seit 2013 nur geringfügig zugenommen hat und dass die COVID-19-Pandemie den Betrieb und die Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel stark beeinträchtigt hat. Einige Städte haben gezeigt, dass Kampagnen der lokalen, regionalen oder nationalen öffentlichen Stellen und Verkehrsbehörden wirkungsvoll sein können, um das Vertrauen der Öffentlichkeit zurückzugewinnen und die Menschen wieder dazu zu bringen, wie gewohnt öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Für öffentliche Verkehrsmittel und damit zusammenhängende Aspekte wie multimodale Informationssysteme und intelligente Fahrkarten muss mehr getan werden. Dies sollte insbesondere im gestärkten Rahmen für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität angemessen berücksichtigt werden.
29. Durch öffentliche Verkehrsmittel werden Arbeitsplätze geschaffen und die territoriale Zugänglichkeit und soziale Inklusion gefördert. Sie sind von entscheidender Bedeutung für die Konnektivität mit ländlichen und stadtnahen Gebieten. In dieser Hinsicht ist der Schienenverkehr gut aufgestellt, um seinen Anteil an der Verkehrsteilung auszubauen, auch in städtischen Gebieten und deren Umgebung. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 bot eine gute Gelegenheit, diesen Prozess anzustoßen.
30. Im Zuge der allgemeinen Umstellung auf emissionsfreie Mobilität machen wasserstoff- und insbesondere batteriebetriebene Busse bereits einen rasch wachsenden Anteil an der Flotte der öffentlichen Verkehrsmittel in der gesamten EU aus. Die Rechtsvorschriften zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe²², die derzeit im Rahmen des Pakets „Fit für 55“²³ überarbeitet werden, bilden einen Rahmen für die Vollendung der Standardisierung der Ladeinfrastruktur auf EU-Ebene, und in der überarbeiteten Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge²⁴ wurden nationale Ziele für die öffentliche Beschaffung sauberer Busse, Lastkraftwagen, Personenkraftwagen und Kleintransportern für Dienstleistungen wie öffentlicher Verkehr, Abfallsammlung oder Post- und Paketverkehr festgelegt. Die Kommission hat insbesondere der Unterstützung des Aufbaus der erforderlichen Lade- und Tankinfrastruktur Vorrang eingeräumt, um einen reibungslosen Übergang zur Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge zu ermöglichen. Die Kommission hat

²² Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

²³ Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

darüber hinaus die „Clean Bus Europe Platform“²⁵ eingerichtet, um Städte bei der Umstellung auf saubere Busflotten zu unterstützen.

31. Die Abdeckung und Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs in den Städten hat sich verbessert.²⁶ Es muss jedoch mehr getan werden, um seine Qualität zu erhöhen, die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen zu verbessern und eine bessere Integration zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Diensten der gemeinsamen und aktiven Mobilität einschließlich Mikromobilitätsdiensten sicherzustellen, um die letzte Meile abzudecken, in der die Zugangspunkte weit entfernt sind oder die Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel niedrig ist. Dies wird auch dazu beitragen, die Notwendigkeit der Nutzung von Kraftfahrzeugen zu verringern und somit für weniger Verkehrsstörungen sorgen. Darüber hinaus sollten öffentliche Verkehrsmittel und gemeinsame Mobilitätsdienste einander ergänzen. In einigen Fällen – insbesondere in ländlichen Gebieten – könnten gemeinsame Mobilität und Mobilität auf Abruf im Rahmen eines Modells der Mobilität als Dienstleistung Teil des öffentlichen Verkehrs werden.
32. Hochwertige öffentliche Verkehrsmittel dienen Pendlern und Reisenden, Haushalten mit hohem und niedrigem Einkommen, älteren und jungen Menschen, Frauen und Männern gleichermaßen. Wir müssen die Infrastrukturen und Dienstleistungen für den öffentlichen Verkehr in den Städten anpassen, um unter anderem eine bessere Zugänglichkeit zu gewährleisten²⁷, auch, um die alternde Bevölkerung in vielen Städten sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität besser zu unterstützen.
33. Um dies zu erreichen, muss der öffentliche Verkehr im Mittelpunkt einer nachhaltigen Planung der urbanen Mobilität stehen, für alle zugänglich und attraktiv sein und barrierefreien Zugang bieten. Es sollte eine hohe Sicherheitskultur beibehalten werden, um die breite Öffentlichkeit, Kinder und schutzbedürftige Nutzer zu schützen und neue Gruppen von Menschen anzuziehen. Bei der Planung des öffentlichen Verkehrs sollte auch die Anbindung an die Gebiete außerhalb des Stadtzentrums, einschließlich der Anbindung an die Vororte und die ländlichen Gebiete außerhalb der Stadt, berücksichtigt werden.
34. Außerdem muss der Fokus stärker auf die Digitalisierung und Automatisierung von Straßenbahn-, Bus-, Stadtbahn- und U-Bahn-Diensten gerichtet werden. Dadurch ist es möglich, die Taktfrequenz der Dienste zu erhöhen und die Betriebskosten zu senken. Darüber hinaus sind mehr Daten über die tatsächlichen Personenverkehrsströme erforderlich, um die stadtweiten Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel, Strecken und Fahrpläne dynamisch anzupassen, anstatt historisch etablierte starre Verkehrsangebote fortzuführen.
35. Im weiteren Sinne spielen digitale multimodale Lösungen auch eine entscheidende Rolle bei der Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Daher müssen Apps für Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service – MaaS) mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Rückgrat entwickelt werden. Die Verkehrsbehörden müssen sicherstellen, dass den Fahrgästen Fahrpläne für den öffentlichen Nahverkehr und multimodale Optionen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden. Dies erfordert, dass alle Interessenträger zusammenarbeiten, um kommerzielle und öffentliche Interessen in Bezug auf die Gestaltung und den Betrieb von MaaS-Apps miteinander in Einklang zu bringen.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/> (auf Englisch).

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

²⁷ In diesem Zusammenhang gelten die Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr.

Ein integriertes Angebot, das auch Einzelfahrkarten umfasst, würde auch dazu beitragen, nahtlose Verbindungen zu Schienenfernstreckenreisen herzustellen und die Mobilitätsoptionen für Menschen in abgelegenen Gebieten, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für Pendler, auch aus ländlichen und stadtnahen Gebieten, zu verbessern.

36. Darüber hinaus ist es wichtig sicherzustellen, dass Anbieter von städtischen Verkehrsdiensten zugängliche Informationen bereitstellen, damit ihre Websites, mobilen Apps, elektronischen Fahrkartendienste, Echtzeit-Reiseinformationsdienste, Fahrkarten- und Check-in-Automaten den EU-weiten Barrierefreiheitsanforderungen²⁸ entsprechen.
37. Gleichzeitig werden die Veränderungen im Zusammenhang mit der Automatisierung und Digitalisierung auch Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr mit sich bringen, auch für die in diesem Bereich Beschäftigten. Insbesondere die Arbeitsplätze von Fahrerinnen und Fahrern sind mit einem hohen Risiko verbunden, automatisiert zu werden.²⁹ Umschulung und Weiterbildung müssen daher in Zukunft eine wesentliche Rolle bei der Umstellung auf emissionsfreie öffentliche Verkehrsmittel spielen, und andere Maßnahmen müssen in Absprache mit den Sozialpartnern ausgearbeitet werden. Der Europäische Pakt für Kompetenzen³⁰ wird dazu beitragen, die Interessenträger zu mobilisieren und ihnen Anreize zu bieten, Maßnahmen im Bereich der Weiterbildung und Umschulung zu ergreifen.
38. All diese Aspekte, die fest im Rahmen für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität verankert sind, sollten zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen, sie attraktiver machen und so ihre Nutzung durch alle Bevölkerungsgruppen, auch Personen aus stadtnahen und ländlichen Gebieten, erhöhen. Die Vorschriften für das öffentliche Beschaffungswesen spielen eine wichtige Rolle bei der effizienten Erbringung von Dienstleistungen der urbanen Mobilität. Deshalb fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, innovativen, digitalen, zugänglichen, nachhaltigen und multimodalen Lösungen bei ihren Vergabeverfahren Vorrang einzuräumen.

Die Kommission wird:

- ihre Finanzierung (siehe Abschnitt 5) und politische Unterstützung (z. B. verstärktes Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität) des öffentlichen Verkehrs verstärken und mit nationalen und lokalen Verwaltungseinheiten und allen Interessenträgern zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass diese Form des Verkehrs das Rückgrat der urbanen Mobilität bleibt und Ungleichheiten beim Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz beseitigt werden, einschließlich der Verbesserung des Zugangs zu Bahnhöfen;
- die obligatorische Bereitstellung von Echtzeitdaten durch die Betreiber (z. B. Fahrplan- und Störungsinformationen), auch zu öffentlichen Verkehrsmitteln, über nationale (Daten-)Zugangspunkte bei ihrer Überprüfung der Delegierten Verordnung 2017/1926 über

²⁸ Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (tritt 2025 in Kraft): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ Eine eingehendere Analyse der Herausforderungen im Zusammenhang mit Arbeitsplätzen und Qualifikationen im Verkehrssektor ist in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität enthalten (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>) enthalten (auf Englisch).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=de>

multimodale Reiseinformationsdienste, die 2022 angenommen werden soll, in Erwägung ziehen;

- vorschlagen, dass die städtischen Knoten des TEN-V dazu verpflichtet werden, den Fahrgästen den Zugang zu Informationen, Buchungen, die Bezahlung ihrer Fahrten und den Abruf ihrer Fahrkarten über multimodale digitale Mobilitätsdienste zu ermöglichen, damit öffentliche Verkehrsmittel bis 2030 das Rückgrat der kollektiven Mobilität in städtischen Knoten bilden.

2.5 Gesundere und sicherere Mobilität: ein neuer Schwerpunkt auf Zufußgehen, Radfahren und Mikromobilität

39. Die aktive Mobilität, wie zum Beispiel Zufußgehen und Radfahren, ist eine kostengünstige und emissionsfreie Form der Mobilität, die aufgrund der damit verbundenen aktiveren Lebensweise auch gesundheitliche Vorteile mit sich bringen kann. Um ihr volles Potenzial auszuschöpfen, sollte sie bei der Politikgestaltung zur urbanen Mobilität auf allen Ebenen der Verwaltung und Finanzierung, bei der Verkehrsplanung, der Sensibilisierung, der Raumplanung, den Sicherheitsvorschriften und im Hinblick auf eine angemessene Infrastruktur, einschließlich eines besonderen Schwerpunkts auf Menschen mit eingeschränkter Mobilität, angemessen berücksichtigt werden. Dies wird auch die Umsetzung von Europas Plan gegen den Krebs unterstützen. Auch deshalb schlägt die Kommission heute vor, dass städtische Knoten im TEN-V-Netz Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität erarbeiten, die auch auf mehr aktive Mobilität abzielen. Mit dem neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität soll diese Form der Mobilität in allen Städten und Regionen gefördert werden.
40. Arbeitgeber können durch aktive Mobilität die Gesundheit ihrer Beschäftigten fördern. Werbekampagnen und Anreizprogramme am Arbeitsplatz, die durch die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur unterstützt werden, um das Zufußgehen und Radfahren zur Arbeit zu erleichtern, führen zu einer Verbesserung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Arbeitnehmer.
41. Seit der COVID-19-Epidemie haben viele lokale Behörden Maßnahmen ergriffen (z. B. die Umgestaltung von Parkplätzen oder die Verbreiterung von Gehwegen), um mehr öffentlichen Raum für nachhaltige Verkehrsformen wie Zufußgehen und Radfahren auszuweisen. Die Straßeninfrastruktur ist ein öffentlicher Raum, der so angepasst werden kann, dass alle Verkehrsteilnehmer ihn sicher nutzen können.
42. Formen der aktiven Mobilität können Teil der multimodalen Fortbewegung (insbesondere auf der ersten und letzten Meile) sein und eine Lösung für Mobilität von Tür zu Tür darstellen. Sie haben ein großes Potenzial, die menschliche Gesundheit dank körperlicher Aktivität zu verbessern und Verkehrsstörungen und damit CO₂- und Schadstoffemissionen, die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung zu reduzieren. Investitionen in die Infrastruktur für aktive Mobilität bringen auch spürbare wirtschaftliche Vorteile mit sich.³¹
43. E-Bikes ermöglichen das Radfahren für diejenigen, die in hügeligen Gebieten oder in Vororten leben, sowie für ältere Menschen und für bestimmte Personen mit eingeschränkter Mobilität, sodass es einer viel größeren Zahl von Menschen ermöglicht wird, mit dem Fahrrad zu pendeln und weitere Strecken zurückzulegen. Kommerzielle Lieferdienste

³¹ Mit jedem Euro, der in die wichtigsten Verkehrsadern der Stadt Helsinki investiert wird, wird ein Gewinn von 3,60 EUR erzielt [[Helsinki führt erste Bikenomics-Analyse durch](#) | CIVITAS Handshake ([handshakecycling.eu](#))] (auf Englisch).

setzen zunehmend Elektrolastenräder ein. E-Bikes sind heute das am schnellsten wachsende Segment der Elektromobilität in Europa, mit einer Umsatzsteigerung von 52 % im Jahr 2020. Mit dem aktuellen Trend entwickelt sich in der EU auch eine stärkere industrielle Basis für Fahrrad- und Zweiradtechnologien. Sie werden immer intelligenter, und es muss mehr getan werden, um die Investitionen in die Fahrradinfrastruktur zu erhöhen und das Potenzial von Digitalisierung und Daten auszuschöpfen, um die Nutzung des Radverkehrs und seine Einbindung in einen multimodalen Mix zu fördern.

44. Die zunehmende Anzahl von Menschen, die zu Fuß gehen und Rad fahren, zusammen mit der raschen Verbreitung von Elektrorollern und anderen neuen Formen der Mikromobilität, führt zu einer größeren Zahl von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern³² auf den Straßen der Stadt. Alle Verkehrsteilnehmer, auch motorisierte, müssen sich an die neuen Verhältnisse anpassen, indem das Bewusstsein und die Aufklärung in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gestärkt werden. Besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer machen 70 % der Verkehrstoten in Städten aus. Daher sollte dieser Gruppe mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, insbesondere wenn die EU ihr Ziel der „Vision Zero“³³ erreichen will, d. h. die Verkehrstoten und Verletzungen auf nahezu Null zu reduzieren. Aspekte der Straßenverkehrssicherheit sollten zusätzliche Aufmerksamkeit erhalten und ein Hauptbestandteil auf allen Ebenen der Planung der urbanen Mobilität sein. Besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer sollten ausreichend Platz erhalten, z. B. durch die physische Trennung von Fuß-, Rad- und Mikromobilitätswegen vom motorisierten Verkehr, wo immer dies möglich ist. EU-Mittel für Projekte zur urbanen Mobilität und für städtische Infrastrukturprojekte sollten an die Bedingung geknüpft sein, dass die Projekte dem „Safe System“-Ansatz folgen. Europäische Städte führen bereits Maßnahmen durch, um das mit der Geschwindigkeit verbundene Risiko durch Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten zu verringern, und setzen die Arbeit im Hinblick auf ein besseres Geschwindigkeitsmanagement fort.
45. Bereits vor der COVID-19-Pandemie hatten viele Betreiber in zahlreichen Städten in der EU damit begonnen, neue Mikromobilitätsdienste wie Dockless- oder stationsbasierte (elektrische) Zweiräder (Fahrräder, Roller oder Elektromotorräder) und andere persönliche Mobilitätsgeräte anzubieten. Allerdings gelten auf nationaler und lokaler Ebene unterschiedliche Vorschriften, oft sogar innerhalb eines Mitgliedstaats, wodurch es Besuchern erschwert wird, die örtlichen Vorschriften korrekt zu befolgen, und die Geschäftstätigkeit der Anbieter von Sharing-Systemen, die in mehr als einem Land tätig sein wollen, behindert wird.
46. Daher wird heute ein Leitfaden für die zuständigen Behörden auf der Grundlage einer engen Konsultation aller Interessenträger zur sicheren Nutzung von Mikromobilitätsgeräten bei der EU-Beobachtungsstelle für urbane Mobilität veröffentlicht. Der Leitfaden zu den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität enthält bewährte Verfahren und wichtige Empfehlungen zur Einbeziehung von Mikromobilitätsgeräten in die Planung der urbanen Mobilität, mit dem Ziel, dass ihre Nutzung in städtischen Gebieten sicherer wird. Dies wird dazu beitragen, die Mikromobilität in den Ansatz „Vision Zero“ zu integrieren und das langfristige Ziel der EU von nahezu null Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu erreichen.

³² Befürworter dieser Formen der Mobilität sprechen oft von „wertvollen Verkehrsteilnehmern“, da sie Verkehrsstörungen verringern und die Luftqualität für alle verbessern.

³³ EU-Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030 – Nächste Schritte in Richtung „Vision Zero“, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

Die Kommission wird daher:

- in der überarbeiteten TEN-V-Verordnung Anforderungen an multimodale Drehkreuze für den Personenverkehr in städtischen Knoten zur besseren Integration aktiver Verkehrsträger und Anforderungen zur Aufrechterhaltung der Kontinuität und Zugänglichkeit von Radwegen vorschlagen, um die aktive Mobilität zu fördern;
- die Rolle des Zufußgehens und Radfahrens in den aktualisierten Leitlinien zu den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität stärken;
- heute über die EU-Beobachtungsstelle für urbane Mobilität einen speziellen Leitfaden zur sicheren Nutzung von Mikromobilitätsgeräten veröffentlichen, um Planern im Bereich der urbanen Mobilität und lokalen Behörden dabei zu helfen, den sicheren Einsatz neuer Geräte auf den Straßen der Städte zu ermöglichen;
- auf der Grundlage der Erfahrungen mit Sicherheitsanforderungen auf nationaler und lokaler Ebene Vorschriften für die Sicherheit von Mikromobilitätsgeräten ausarbeiten;
- bis Ende 2022 Leitlinien zu den Anforderungen an eine hochwertige Infrastruktur für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer im Rahmen der ersten Prüfung der Planungsphase gemäß der Richtlinie 2008/96/EG³⁴ über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vorlegen.

2.6 Emissionsfreie Frachtlogistik in Städten und Lieferungen auf der letzten Meile

47. Der innerstädtische Güterverkehr bzw. die Logistik ist für das Funktionieren der städtischen Wirtschaft von entscheidender Bedeutung, und dies umso mehr während und nach der COVID-19-Pandemie, die zu einer Zunahme der E-Commerce-Aktivitäten und der Hauszustellungen geführt hat. Die E-Commerce-Lieferungen an Verbraucher nahmen 2020 aufgrund der Pandemie um 25 % zu, und der Anstieg der Lieferungen auf der letzten Meile dürfte anhalten.³⁵
48. Neben den in der überarbeiteten TEN-V-Verordnung vorgeschlagenen Aspekten zu den städtischen Knoten muss daher der Einsatz schnell zu entwickelnder und nachhaltiger Lösungen wie Lastenräder beschleunigt werden, indem auf neue Vertriebsmodelle, dynamische Streckenführungen und eine bessere multimodal vernetzte Nutzung von Stadtbahnen und Binnenwasserstraßen zurückgegriffen wird. Dies würde dabei helfen, die Nutzung von Fahrzeugen und Infrastruktur zu optimieren, und den Bedarf an leeren und unnötigen Fahrten verringern.
49. Darüber hinaus sollte die Frachtdimension in der Planung für eine nachhaltige urbane Mobilität eine bedeutende Rolle spielen, um ihren Einsatz zu beschleunigen. Weitere Anstrengungen sind erforderlich, um sicherzustellen, dass die bestehenden Pläne für eine nachhaltige urbane Logistik³⁶ besser in den Rahmen der Pläne für eine nachhaltige urbane

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-resaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/> (auf Englisch).

³⁶ Im Oktober 2019 wurde ein spezieller Leitfaden zu den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität veröffentlicht: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf (auf Englisch)

Mobilität eingebettet und EU-weit weiterentwickelt und umgesetzt werden.³⁷ Dies wird dazu beitragen, das Ziel einer emissionsfreien urbanen Logistik bis 2030 zu erreichen.

50. Die Maßnahmen in diesem Bereich konzentrieren sich auf den Einsatz emissionsfreier Lösungen, Technologien und Fahrzeuge in der urbanen Logistik. Die Kommission wird die Leistungsnormen für CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen überarbeiten, damit zunehmend emissionsfreie Fahrzeuge in diesem Sektor eingesetzt werden. Durch den Vorschlag der Kommission zu ehrgeizigeren CO₂-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge³⁸ wird sich auch der Einsatz emissionsfreier Lieferwagen in der urbanen Logistik erheblich erhöhen.
51. Die Einbeziehung öffentlicher und privater Interessenträger ist in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht von zentraler Bedeutung für die Optimierung der urbanen Logistik und Lieferungen auf der letzten Meile. Zusammenarbeit zwischen lokalen Behörden und privaten Interessenträgern, regelmäßige Dialoge zwischen allen Beteiligten, Vernetzung und Austausch zwischen Stadtplanern sind zentrale Maßnahmen, die sowohl von lokalen Behörden als auch von privaten Interessenträgern gewünscht werden³⁹, um die Kenntnisse in Bezug auf die Nachhaltigkeit im Management und in der Planung der urbanen Logistik zu erweitern. Darüber hinaus sind auf EU-Ebene weitere Arbeiten erforderlich, um die Notwendigkeit einer verstärkten Erhebung und Weitergabe von Daten zum urbanen Güterverkehr zu prüfen.⁴⁰

Die Kommission wird daher:

- bis Ende 2022 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Leistungsnormen für CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorlegen, damit zunehmend emissionsfreie Fahrzeuge in diesem Sektor eingesetzt werden;
- sicherstellen, dass die bestehenden Pläne für eine nachhaltige urbane Logistik vollständig in den Rahmen der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität eingebettet werden;
- den Dialog und die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten sowie die Vernetzung und den Austausch zwischen Stadtplanern unterstützen;
- den freiwilligen Datenaustausch zwischen allen Interessenträgern unterstützen, um den städtischen Güterverkehr effizienter, nachhaltiger und wettbewerbsfähiger zu gestalten.⁴¹

³⁷ In der Erkundungsstudie von 2021 wurde festgestellt, dass 68 % der in die Stichprobe einbezogenen EU-Städte zwar über die Leitlinien zu den Plänen für eine nachhaltige urbane Logistik informiert waren, aber nur 13 % über einen eigenen Plan für eine nachhaltige urbane Logistik verfügten, während in 58 % der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität Logistikelemente enthalten waren.

³⁸ Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

³⁹ Ebenda.

⁴⁰ Der Erkundungsstudie zufolge erheben nur 29 % der in die Stichprobe einbezogenen EU-Städte Daten zur urbanen Logistik und nur 32 % verfügen über einen Bewertungsrahmen.

⁴¹ Unter gebührender Berücksichtigung der im Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (Digital Transport and Logistics Forum – DTLF) entwickelten Lösungen.

2.7 Digitalisierung, Innovation und neue Mobilitätsdienste

52. Die Digitalisierung verfügt über ungenutztes Potenzial: Technologien wie künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge, Blockchains, Internet der Dinge und europäische Lösungen für die Satellitennavigation und Erdbeobachtung versprechen, die urbane Mobilität intelligenter, widerstandsfähiger und nachhaltiger zu machen.
53. Dank neuer Anwendungen und Plattformen ist mit Smartphones der Zugang zu einer breiten Palette von Dienstleistungen möglich. Beispielsweise können Apps zur Mobilität als Dienstleistung bei der Buchung und Bezahlung von Tickets für alle Mobilitätsangebote helfen. Je nahtloser multimodale Reisen möglich sind, desto mehr Nutzer werden sie begrüßen und annehmen. In Zukunft werden sowohl Verkehrsunternehmen als auch Fahrgäste die Möglichkeit haben, EUid-Briefaschen⁴² zu nutzen, die die Mitgliedstaaten ausstellen werden, um Bürgern, Gebietsansässigen und Unternehmen den Austausch und die Vorlage von Ausweisinformationen, auch für die urbane Mobilität, zu ermöglichen.
54. Darüber hinaus können Instrumente des digitalen Mobilitätsmanagements den Verkehrsbehörden dabei helfen, ein genaues Verständnis der Nutzung des öffentlichen Raums zu erlangen, bessere Investitionen in multimodale Infrastrukturen und Fahrzeuge zu tätigen und die Einhaltung der Vorschriften wirksam zu gestalten und zu überwachen.
55. Um ein besseres Verkehrs- und Mobilitätsmanagement weiter zu unterstützen, wird die geplante Überarbeitung der IVS-Richtlinie⁴³ und der überarbeiteten Delegierten Verordnung hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste⁴⁴ dazu beitragen, Echtzeit-Verkehrsinformationen und multimodale digitale Mobilitätsdienste zu stärken.
56. Die Digitalisierung bietet auch eine Möglichkeit, bestimmte Herausforderungen im Zusammenhang mit den Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum (urban vehicle access regulations – UVAR) anzugehen. In Europa betrifft der Großteil (73 %) der Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum Niedrig-(und Null-)Emissionszonen. Umweltzonen können ein wirksames Instrument sein, um lokale Probleme mit der Luftqualität anzugehen, insbesondere in Gebieten, in denen der Verkehr eine dominierende Quelle für die Luftverschmutzung insgesamt darstellt. Darüber hinaus erwägen einige lokale Behörden Verschmutzungsnotfallsysteme oder Mautsysteme, um andere Probleme wie Verkehrsstörungen anzugehen.⁴⁵ In der Tat kämpfen viele Städte mit lokalen Überlastungen von Straßen und Problemen mit der Luftqualität, die häufig über die Luftqualitätsnormen der EU und die Schwellenwerte für die Umweltverschmutzung

⁴² Am 3. Juni 2021 verabschiedete die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 im Hinblick auf die Schaffung eines Rahmens für eine europäische digitale Identität zusammen mit der Empfehlung der Kommission vom 3.6.2021 für ein gemeinsames Instrumentarium der Union für ein koordiniertes Herangehen an einen Rahmen für die europäische digitale Identität. Wenn die Diskussionen im Rahmen des Rechtsetzungsverfahrens bis Ende 2022 abgeschlossen werden können, würden die Mitgliedstaaten 2024 EUid-Briefaschen ausstellen.

⁴³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_de

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

⁴⁵ Am 21. Oktober 2021 betrafen die geltenden oder bestätigten Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum 328 emissionsarme Zonen, 130 Verschmutzungsnotfallsysteme, 36 emissionsfreie Zonen und 6 städtische Mautsysteme. Quelle: <https://de.urbanaccessregulations.eu/>

hinausgehen.⁴⁶ Insbesondere der Straßenverkehr in den Städten sollte deutlich weniger umweltschädlich werden. Der geplante Vorschlag für strengere Normen für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen (Euro 7) wird den Städten beim Übergang zur sauberen Mobilität helfen. Darüber hinaus können Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum eine Maßnahme darstellen, um die EU-Luftqualitätsnormen einzuhalten und Verkehrsstörungen und verkehrsbedingte Emissionen zu begrenzen. Außerdem bieten sie Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und aktiver Mobilität, wodurch der Zugang umweltschädlicher Fahrzeuge zu empfindlichen städtischen Gebieten reduziert wird.

57. Es ist wichtig, dass dort, wo Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum eingesetzt werden, nahtloses und benutzerfreundliches Reisen im Binnenmarkt möglich ist, ohne dass dies zu einer Diskriminierung von gebietsfremden Fahrenden führt. Während die Einführung spezifischer Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum eine Aufgabe für die zuständigen nationalen und lokalen Behörden ist und sein sollte, entstehen durch die Vielfalt der verschiedenen Regelungen in der EU neue Herausforderungen für den Personen- und Güterverkehr. Verkehrsteilnehmer benötigen einen besseren Zugang zu Informationen, um sich dieser Vorschriften bewusst zu werden und sie einhalten zu können. Städte sind oft nicht in der Lage, wirksame und funktionale Systeme einzurichten und ordnungsgemäß durchzusetzen. Diese Herausforderungen sind für ausländische Fahrzeuge besonders gravierend, selbst wenn sie emissionsfrei sind. Es fehlt eine standardisierte und wirksame Art und Weise, Fahrern Informationen und Daten zu den Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum bereitzustellen. Ebenso fehlen den städtischen Behörden die für die grenzüberschreitende Durchsetzung erforderlichen Daten.
58. Die Kommission hat sich bisher darauf konzentriert, die Bereitstellung von Informationen und den Datenaustausch durch folgende Maßnahmen zu verbessern:
- a) Umsetzung der Verordnung (EU) 2018/1724 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors⁴⁷, nach der die Behörden den Verkehrsteilnehmern über das Zugangstor Informationen zur Verfügung stellen müssen;
 - b) Vorbereitung der Überarbeitung⁴⁸ der Delegierten Verordnung über Echtzeit-Verkehrsinformationen⁴⁹, nach der die Mitgliedstaaten Zugang zu einem breiten Spektrum statischer und dynamischer Daten gewähren müssen, um neue Datensätze, wie z. B. zu Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum, aufzunehmen;

⁴⁶ Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

⁴⁷ Die Verordnung über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors dient als zentrale Anlaufstelle für Personen und Unternehmen, um Informationen über die Regelungen und Anforderungen zu erhalten, die sie aufgrund von EU-, nationalen, regionalen oder lokalen Vorschriften erfüllen müssen. Unter anderem sind die Behörden verpflichtet, den Verkehrsteilnehmern über das Zugangstor Informationen über Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum zur Verfügung zu stellen. In Bezug auf den Erhalt von Emissionsplaketten ist in der Verordnung vorgesehen, dass Etiketten, die von einer öffentlichen Stelle oder Einrichtung ausgestellt werden, bis zum 12. Dezember 2023 vollständig online verfügbar sein müssen.

⁴⁸ Der Erlass des delegierten Rechtsakts wird für das erste Quartal 2022 erwartet.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

- c) das Projekt „UVARbox“⁵⁰, das den Städten dabei helfen soll, ein benutzerfreundliches Instrument zur Bereitstellung von Daten in einem standardisierten Format über städtische und regionale Fahrzeugzufahrtsregelungen zu entwickeln;
 - d) das Projekt „UVARexchange“⁵¹, das darauf abzielt, die Information von Fahrern in der Nähe von Gebieten mit Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum und den Zugang der lokalen Behörden zu Informationen zu verbessern, insbesondere in Bezug auf ausländische Fahrzeuge und Fahrer, um für eine nahtlose Reise und die Durchsetzung der Fahrzeugzufahrtsregelungen durch die lokalen Behörden zu sorgen.
59. Es muss weiter an wirksamen, kosteneffizienten, benutzerfreundlichen und fairen Lösungen gearbeitet werden, die sowohl den Behörden als auch den Fahrzeugführern und -eigentümern zugutekommen und ihnen dabei helfen, Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum umzusetzen und anzuwenden.
60. Die Digitalisierung ermöglicht auch neue Mobilitätsdienste wie z. B. freies Pkw- und Fahrrad-Sharing, Fahrvermittlungen und innovative Taxidienste oder Lieferdienste, die vor allem über mobile Apps angeboten werden. Darüber hinaus eröffnen diese Dienstleistungen europäischen Unternehmen große Chancen.
61. Fahrvermittlungen können richtungsweisende Neuerungen sein, indem sie Funkmietwagen anbieten, die mit etablierten Taxidiensten konkurrieren. Taxifahrer nehmen den Wettbewerb durch Fahrvermittlungen oft als unfair wahr, wenn diese nicht die gleichen Regeln wie Taxis einhalten müssen. Fahrvermittlungen und Anbieter von Funkmietwagen sehen dagegen die Vorschriften für Funkmietwagen als veraltet an. Die Kommission wird 2022 zielgerichtete Leitlinien zu den Vorschriften für Taxi- und Funkmietwagendienste bereitstellen. Diese Leitlinien ergänzen die jüngsten Vorschläge der Kommission zu fairen Arbeitsbedingungen in der Plattformwirtschaft. Um sicherzustellen, dass die Entwicklung dieser Dienste im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal steht, sieht der heutige Vorschlag für die überarbeiteten TEN-V-Leitlinien vor, dass die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität in städtischen Knoten Pläne zur Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeugflotten umfassen sollten.
62. Es entstehen weitere neue Mobilitäts- und Verkehrsdienste, die häufig durch EU-Mittel für Forschungs- und Innovationstätigkeiten unterstützt werden. Die Dienste der vernetzten, kooperativen und automatisierten Mobilität (connected cooperative automated mobility – CCAM) und die urbane Luftmobilität⁵² gehören dazu. Um ihren potenziellen Beitrag zur urbanen Mobilität zu maximieren, ist es notwendig, sie frühzeitig in den Rahmen der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität zu integrieren.
63. Viele europäische Städte sind bereits weltweit Vorreiter bei Innovationen im Verkehr, bei der nachhaltigen Planung der urbanen Mobilität und bei der Verwirklichung ehrgeiziger Klima- und Verkehrssicherheitsziele. Unsere Städte sind oft die besten „Reallabore“, in denen neue Lösungen für gemeinsame Herausforderungen entwickelt, getestet und umgesetzt werden, die nicht nur zu einer effektiveren und nachhaltigeren urbanen Mobilität

⁵⁰ Die von den Kommissionsdienststellen verwaltete vorbereitende Maßnahme des Europäischen Parlaments (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Die von den Kommissionsdienststellen verwaltete vorbereitende Maßnahme des Europäischen Parlaments (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Definiert als: bedarfsgerechter Flugverkehr in sehr geringer Höhe über besiedelte Gebiete.

beitragen, sondern auch die Lebensqualität der Menschen in den europäischen Städten weiter verbessern. Städte experimentieren auch mit dem Einsatz lokaler digitaler Zwillinge, der Kombination von Daten aus verschiedenen Bereichen (einschließlich Mobilität) und der Nutzung von Visualisierung, Modellierung und Simulation, um ihre Entscheidungsfindung auf integrierte Weise zu unterstützen.

64. Die öffentliche Diskussion und die „Mitgestaltung“ neuer Mobilitätskonzepte sind für ihre Akzeptanz in der Öffentlichkeit von entscheidender Bedeutung. Zu diesem Zweck wurde die CIVITAS-Initiative seit 2002 durch die aufeinanderfolgenden FuI-Rahmenprogramme unterstützt, die für innovative Maßnahmen auf lokaler und regionaler Ebene gesorgt hat, mit denen die Behörden in die Lage versetzt wurden, Innovationen besser zu steuern und neue Instrumente, Lösungen oder Verfahren zu entwickeln. Dies trägt dazu bei, die Einführung und Nachbildung nachhaltiger und intelligenter Lösungen für urbane Mobilität in ganz Europa – und darüber hinaus – zu fördern.
65. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Forschungs- und Innovationsinitiativen der EU, die in Verbindung mit der städtischen Mobilität stehen, darunter die gemeinsam programmierten Partnerschaften „2ZERO“ (europäische Partnerschaft zur Förderung eines emissionsfreien Straßenverkehrs) und „CCAM“ (vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität), die institutionellen Partnerschaften „Clean Hydrogen“ und „Europas Eisenbahnen“, die gemeinsam finanzierte Partnerschaft „DUT“ (Driving Urban Transition), die Initiative „Urban Innovative Actions“, die Wissens- und Innovationsgemeinschaft des EIT für urbane Mobilität, die Initiative „living.eu“ und der „Smart Cities Marketplace“. Diese Initiativen ergänzen einander und verfügen über ein großes Potenzial im Hinblick auf Synergien, um Innovationen hin zu nachhaltigeren, lebenswerten Städten und Stadtgebieten voranzutreiben. Ein besonders vielversprechender Weg für eine wirksame Koordinierung zwischen Initiativen in städtischen Fragen ist die Mission für klimaneutrale und intelligente Städte (siehe unten).

Die Kommission wird:

- bis 2022 eine Gesetzgebungsinitiative für die Bereitstellung und Nutzung sensibler Geschäftsdaten für multimodale digitale Mobilitätsdienste vorschlagen und auch die Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität verbessern;
- im Jahr 2022 Maßnahmen zur Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraums vorstellen, um den Zugang zu und den Austausch von Mobilitätsdaten auch auf städtischer Ebene zu erleichtern;
- mit Unterstützung des Programms „Digitales Europa“⁵³ ein EU-Instrumentarium für lokale digitale Zwillinge schaffen, um Städte in ihrem eigenen lokalen Kontext dabei zu unterstützen, Daten aus verschiedenen Bereichen (z. B. Mobilität) zu kombinieren und Visualisierungen und Simulationen zur Unterstützung der Entscheidungsfindung zu nutzen;
- im Jahr 2022 eine spezielle Studie in Auftrag geben, in der ermittelt und geklärt wird, welche digitalen und technischen Lösungen verfügbar wären, um wirksamere und benutzerfreundlichere Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum zu ermöglichen, wobei das Subsidiaritätsprinzip zu wahren ist;
- Leitlinien für den lokalen Verkehr auf Abruf (also Taxis, Funkmietwagen und

⁵³ Arbeitsprogramm „Digitales Europa“ 2021–2021, C(2021) 7914 final, Anhang. Vorläufige Eröffnung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2022.

Fahrvermittlungen) veröffentlichen;

- die CIVITAS-Initiative im Rahmen von Horizont Europa und ihre Zusammenarbeit mit einschlägigen EU-finanzierten Initiativen im Rahmen der Mission für klimaneutrale und intelligente Städte weiterentwickeln;
- Innovationsmaßnahmen im Rahmen des Forschungs- und Innovationsprogramms Horizont Europa durch Partnerschaften unterstützen, die für Aktivitäten der urbanen Mobilität relevant sind (die gemeinsam finanzierte Partnerschaft „DUT“, die gemeinsam programmierten Partnerschaften „2ZERO“ und „CCAM“ und die institutionellen Partnerschaften „Clean Hydrogen“ und „Europas Eisenbahnen“).

2.8 Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt: resilienter, umweltfreundlicher und energieeffizienter Stadtverkehr

66. Ein wichtiger Meilenstein der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität besteht darin, dass es bis 2030 mindestens 100 klimaneutrale europäische Städte gibt. Angesichts der Verfügbarkeit geeigneter technologischer und anderer politischer Lösungen für emissionsfreie Mobilität sollten Städte Maßnahmen ergreifen, um den grünen Wandel zu erleichtern und letztlich sicherzustellen, dass die urbane Mobilität und der Verkehr so früh wie möglich klimaneutral werden. Dies sollte Synergien mit der Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen, der Speicherung und Energiegemeinschaften umfassen. Insbesondere sollten die städtischen Behörden ihre Befugnisse nutzen, auch im Zusammenhang mit öffentlichen Aufträgen, Konzessionen oder Genehmigungsverfahren, und Vergabeverfahren gewähren, um die Ökologisierung des öffentlichen Verkehrs und der Flotten zu beschleunigen, u. a. in Bezug auf gemeinsame Mobilität und Mietfahrzeuge, Lieferfahrzeuge sowie Taxi- und Funkmietwagendienste.
67. Die Behörden sollten sicherstellen, dass eine effiziente, interoperable und benutzerfreundliche Ladeinfrastruktur und eine Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen zur Verfügung steht. Zu diesem Zweck hat das Forum für nachhaltigen Verkehr bereits eine Reihe von Empfehlungen für Behörden zur Beschaffung, Vergabe von Konzessionen, Lizenzen und/oder Fördermitteln für elektrische Ladeinfrastrukturen für Personenkraftwagen und Kleintransporter ausgearbeitet.⁵⁴ Darüber hinaus sollen im Jahr 2022 Leitlinien für bessere Genehmigungs- und Netzanschlussverfahren für Ladeinfrastruktur sowie Empfehlungen zur Beschleunigung der Elektrifizierung von Spezial- und Eigenflotten veröffentlicht werden.
68. Der Übergang zur Klimaneutralität wird von den Städten, die an der Mission für klimaneutrale und intelligente Städte beteiligt sind, entwickelt und in der Praxis demonstriert.⁵⁵ Ziel der Mission ist es, bis 2030 100 klimaneutrale und intelligente europäische Städte zu erreichen und die Grundlagen für alle Städte zu schaffen, bis 2050 klimaneutral zu sein. Die urbane Mobilität steht im Mittelpunkt dieser Herausforderung. In Bezug auf Forschung und Innovation umfasst das erste Horizont-Europa-Arbeitsprogramm für 2021–2022 eine Reihe von Maßnahmen, die dazu beitragen, die Grundlagen für die Durchführung der Mission zu schaffen, auch in einigen Schlüsselbereichen wie dem öffentlichen Verkehr.

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en (auf Englisch).

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

Die Kommission wird:

- vorschlagen, in die überarbeitete TEN-V-Verordnung Verpflichtungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Infrastruktur zum Aufladen und Betanken aufzunehmen, die sich aus dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁵⁶, auch in städtischen Knoten, ergeben;
- Themen in die Horizont-Europa-Arbeitsprogramme für Forschung und Entwicklung aufnehmen, die den Städten helfen sollen, in Innovationen im Bereich der urbanen Mobilität im Rahmen der Städtemission zu investieren, wobei der Schwerpunkt auf dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität liegt, sowie im Rahmen der Verkehrspartnerschaften, um automatisierte, intelligente und emissionsfreie Fahrzeuge und deren Integration in die Ladesysteme in städtischen Gebieten zu unterstützen;
- 359,3 Mio. EUR im Rahmen von Horizont Europa im Zeitraum 2021–2023 für die Anfangsphase der Mission für klimaneutrale und intelligente Städte bereitstellen;
- weitere Synergien mit der Finanzierung im Rahmen anderer EU-Programme (z. B. Europäische Struktur- und Investitionsfonds, Fazilität „Connecting Europe“ und Aufbau- und Resilienzfazilität), durch die Europäische Investitionsbank und aus privaten Quellen zur Unterstützung des Einsatzes emissionsfreier Mobilität und Fahrzeuge und zur Schaffung der Voraussetzungen dafür entwickeln.

2.9 Sensibilisierung und Kapazitätsaufbau

69. Die Europäische Mobilitätswoche (16.–22. September)⁵⁷ – eine Kampagne der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit einem Netzwerk nationaler Koordinatoren – fördert seit 2002 Verhaltensänderungen hin zu nachhaltiger Mobilität zugunsten der aktiven Mobilität, des öffentlichen Verkehrs und anderer nachhaltiger und intelligenter Verkehrslösungen. Während die Kampagne das ganze Jahr über läuft, findet die wichtigste dezentrale Veranstaltung im September statt, wenn Städte Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem Thema des Jahres organisieren, wie z. B. die immer beliebteren „autofreien Tage“. Das Thema der 20. Auflage im Jahr 2021 war „Sicher und gesund durch nachhaltige Mobilität“. Eine Rekordzahl von 3200 Städten aus 53 Ländern beteiligte sich daran. Jährliche Veranstaltungen wie große EU-Konferenzen⁵⁸ und Auszeichnungen im Zusammenhang mit der urbanen Mobilität auf EU-Ebene dienen einem ähnlichen Zweck und ermöglichen es den Teilnehmern, sich zu vernetzen und bewährte Verfahren auszutauschen. Die aktuelle Konferenz zur Zukunft Europas bietet auch ein ausgezeichnetes Forum, um sich interaktiv mit den Bürgerinnen und Bürgern über nachhaltige Verkehrslösungen auszutauschen.
70. Der jährliche Access City Award⁵⁹, der 2010 von der Europäischen Kommission ins Leben gerufen wurde, würdigt die Bemühungen europäischer Städte um Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen, auch im Bereich Verkehr und der damit zusammenhängenden Infrastruktur. Bei der 12. Auflage des Access City Award gab es eine

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Insbesondere das Civitas-Forum, die Konferenz für Pläne über eine nachhaltige urbane Mobilität und die Aktionstage zur Mobilität in der Stadt.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=de>

besondere Auszeichnung für die Barrierefreiheit von Bahnhöfen, um das europäische Jahr der Schiene (2021) zu feiern. Durch die Auszeichnung werden alle Städte in der EU dazu ermuntert, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen einen gleichberechtigten Zugang zum städtischen Leben zu ermöglichen. Darüber hinaus können die Städte sich gegenseitig inspirieren und Beispiele für bewährte Verfahren austauschen.

71. Parallel zur Sensibilisierung müssen die lokalen und regionalen Behörden und die Beschäftigten im städtischen Nahverkehr dabei unterstützt werden, ihre Kapazitäten auszubauen, damit sie ihren Pflichten in Bezug auf die nachhaltige und intelligente urbane Mobilität wirksam nachkommen können. Die EU unterstützt den Kapazitätsaufbau, insbesondere im Hinblick auf eine nachhaltige Planung der urbanen Mobilität, durch technische Hilfe und Schulungen sowie zahlreiche Projekte und durch die Bereitstellung von Leitfäden.

Die Kommission wird:

- ihre Sensibilisierungsmaßnahmen fortsetzen, mit Schwerpunkt auf der europäischen Mobilitätswoche und den Auszeichnungen und Veranstaltungen für urbane Mobilität;
- weitere technische Unterstützung leisten, insbesondere durch Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau der lokalen, regionalen und nationalen Behörden zur Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen und Strategien im Bereich der urbanen Mobilität.

3 VERWALTUNG UND KOORDINIERUNG

72. Alle politischen Ebenen (EU, nationale, regionale und lokale Behörden) sind in Mobilitätsfragen eingebunden. Im Zuge der Bemühungen um Klimaneutralität bedarf es eines **integrierten Verwaltungskonzepts auf mehreren Ebenen**, um die urbane Mobilität sowie andere relevante Bereiche wie den Energiesektor zu steuern, unter anderem durch die Mission für klimaneutrale und intelligente Städte. In diesem Zusammenhang ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Städte umfassend einbezogen werden, um die Verwirklichung der europäischen Ziele zu unterstützen. Unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips sollten die nationalen, lokalen und regionalen Behörden bei ihrer Arbeit unterstützt und ein EU-weiter gemeinsamer Ansatz ermöglicht werden.
73. Eine verstärkte Plattform für den Dialog und die gemeinsame Gestaltung neuer Maßnahmen zur Umsetzung des neuen EU-Rahmens für urbane Mobilität ist erforderlich, wobei die Mitgliedstaaten stärker eingebunden werden sollten und ein besserer Dialog mit Städten, Regionen und Interessenträgern über alle Fragen der urbanen Mobilität stattfinden sollte. Zu diesem Zweck sollten bestehende Strukturen so weit wie möglich genutzt und angepasst werden.⁶⁰
74. Eine reformierte Expertengruppe für urbane Mobilität⁶¹ kann eine zentrale Rolle bei der Gestaltung und Umsetzung dieses neuen Verwaltungskonzepts spielen. Sie wurde mit ihrer Arbeitsweise insgesamt den anfänglichen Erwartungen nicht gerecht, und die öffentlichen Konsultationen und Workshops haben gezeigt, dass die Struktur und die Arbeitsregelungen verbessert werden müssen. Dies sollte die Öffnung für eine Beteiligung der lokalen

⁶⁰ Bei der für 2023 geplanten Überprüfung der Städteagenda könnten Synergien zwischen ihrem Multi-Level-Governance-Dialog und der urbanen Mobilitätsgemeinschaft und Interessenträgern untersucht werden.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=de>

Behörden, städtischen Netzwerke und Sozialpartner umfassen, und es sollten klare Arbeitsziele und Erwartungen festgelegt werden. Die Expertengruppe sollte bei ihren Tätigkeiten gegebenenfalls von Untergruppen unterstützt werden.

75. Die Expertengruppe sollte insbesondere an den Bereichen öffentlicher Verkehr, gemeinsame und aktive Mobilität, emissionsfreie Flotten, urbane Logistik und Lieferungen auf der ersten und letzten Meile – auch in grenzüberschreitenden städtischen Gebieten – sowie Verbindungen zwischen Stadt und Land arbeiten. Sie sollte auch die Vorbereitungen für Krisensituation des städtischen Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten⁶² sowie zwischen den nationalen Programmmanagern und der Koordinierungsplattformgruppe für die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität koordinieren.

Die Kommission wird:

- das Mandat und die Arbeitsweise der Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität bis 2022 überprüfen.

4 INTERNATIONALE ASPEKTE

76. Die urbane Mobilität ist eine der Dimensionen, die unter Ziel 11 für nachhaltige Entwicklung zu nachhaltigen Städten und Gemeinden sowie unter die neue Städteagenda fallen. Diese globalen Rahmendokumente dienen als Richtschnur für die multilaterale und bilaterale Zusammenarbeit der EU sowie für andere Maßnahmen zur Unterstützung der Einführung von Verfahren und Lösungen außerhalb der EU.
77. Das Programm für internationale Städtezusammenarbeit⁶³ 2017–2020 hat zur Schaffung eines Dialogs zwischen Städten auf der ganzen Welt über Mobilitätsfragen durch Paarungen und zur Gestaltung gemeinsamer Aktionspläne beigetragen. Beispiele hierfür sind die Zusammenarbeit zwischen Turin (Italien) und São Paulo (Brasilien), um multimodale urbane Mobilität in großen interkommunalen Systemen zu schaffen, und die Arbeit von Nagpur (Indien) und Karlsruhe (Deutschland), bei der über Mobilität mit dem Menschen im Mittelpunkt und über Bike-Sharing gesprochen wird.
78. Im Rahmen des neuen Programms für die internationale Zusammenarbeit in Städten und Regionen (International Urban and Regional Cooperation Programme – IURC) für den Zeitraum 2021–2024⁶⁴ haben 44 Städte aus EU- und Nicht-EU-Ländern Interesse an der Arbeit an einem thematischen Netzwerk für urbane und regionale Erneuerung und sozialen Zusammenhalt bekundet, das insbesondere Fragen der nachhaltigen Mobilität und des Verkehrs umfasst.
79. Zahlreiche weitere internationale Aktivitäten wurden durchgeführt, um Lösungen für nachhaltige urbane Mobilität zu fördern und umzusetzen sowie die Entwicklungszusammenarbeit der EU und Partnerschaften mit den verschiedenen geografischen Regionen zu unterstützen. Diese Aktivitäten umfassen die Investitionsdimensionen und den Begriff der strategischen Mobilitätssteuerung auf kommunaler Ebene für eine nachhaltige Planung der urbanen Mobilität, bei der das

⁶² Die Anlaufstelle „Grenze“ der Kommission, die sich aus Sachverständigen für grenzüberschreitende Fragen zusammensetzt, kann auch zur Expertengruppe beitragen (z. B. bei der Beseitigung rechtlicher und administrativer Grenzhindernisse).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

Konzept und die Leitlinien der EU in Bezug auf die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität zu einem globalen Bezugspunkt geworden sind. Sie wurden weltweit an geografische Gegebenheiten und Besonderheiten angepasst.

80. Eine weitere Einbeziehung der lokalen politischen Eigenverantwortung für nachhaltige Mobilitätsziele ist von entscheidender Bedeutung, um die Klimaziele der EU zu erreichen. Aufbauend auf den ehrgeizigen Zielen der europäischen Mission für klimaneutrale und intelligente Städte wird die Kommission die internationale Zusammenarbeit bei sektorübergreifenden Ansätzen für die Integration zuverlässiger und erschwinglicher Lösungen für saubere Energie, auch im städtischen Verkehr, über die globale Initiative „Mission Innovation“ (MI) für den städtischen Wandel stärken.⁶⁵

Die Kommission wird:

- die Zusammenarbeit mit dem Globalen Konvent der Bürgermeister/innen für Klima und Energie in Fragen der urbanen Mobilität fördern;
- eine engere Zusammenarbeit im Bereich der urbanen Mobilität mit anderen einschlägigen internationalen Gremien wie dem Internationalen Verkehrsforum (International Transport Forum – ITF) entwickeln;
- die Förderung nachhaltiger städtischer Mobilitätskonzepte außerhalb der EU fortführen, z. B. im Rahmen der Umsetzung der Wirtschafts- und Investitionspläne für den westlichen Balkan⁶⁶, der Östlichen Partnerschaft⁶⁷ und der südlichen Nachbarschaft⁶⁸.

5 FINANZIERUNG VON PROJEKTEN DER URBANEN MOBILITÄT

81. Die Dekarbonisierung, Sauberkeit, Digitalisierung und Modernisierung der urbanen Mobilität erfordert erhebliche Anstrengungen, um neue Lösungen zu entwickeln und zu testen, sowie Investitionen in mobile Anlagen und Infrastrukturen.
82. Im Finanzierungszeitraum 2021–2027 stehen mehrere Finanzierungsinstrumente auf europäischer und nationaler Ebene zur Verfügung, darunter die Fazilität „Connecting Europe“, „InvestEU“, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung, der Kohäsionsfonds, das Horizont-Europa-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, das Programm „Digitales Europa“ und die Aufbau- und Resilienzfazilität, um den Übergang zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität zu unterstützen. Außerdem gibt es das Instrument für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit (NDICI) und das Instrument für Heranführungshilfe (IPA III) in der Erweiterungsregion.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

⁶⁶ Mitteilung „Ein Wirtschafts- und Investitionsplan für den Westbalkan“ (COM(2020) 641 final).

⁶⁷ Gemeinsame Mitteilung „Stärkung der Resilienz: eine Östliche Partnerschaft, die für alle sorgt“, JOIN(2020) 7 final, und Gemeinsames Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Wiederherstellung, Resilienz und Reformen: Prioritäten der Östlichen Partnerschaft nach 2020“, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Gemeinsame Mitteilung „Erneuerte Partnerschaft mit der südlichen Nachbarschaft: eine neue Agenda für den Mittelmeerraum“, JOIN(2021) 2 final, und Gemeinsames Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Erneuerte Partnerschaft der südlichen Nachbarschaft und Wirtschafts- und Investitionsplan für die südlichen Nachbarländer“, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Diese Aktivitäten und Programme werden aus dem neuen Instrument für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit – Europa in der Welt finanziert.

83. Wichtige Schritte wurden auch unternommen, um das Finanzsystem nachhaltiger zu gestalten, insbesondere mit der Annahme der Taxonomieverordnung 2020, mit der ein Klassifizierungssystem für grüne Wirtschaftstätigkeiten geschaffen wird. Dadurch wird die Ausweitung grüner Finanzprodukte erleichtert, die geeignet sind, Investitionen in die urbane Mobilität und den Einsatz alternativer Kraftstoffe zu fördern. Die Mission für klimaneutrale und intelligente Städte wird diesen Prozess unterstützen, indem sie größere Synergien und Komplementaritäten mit anderen EU-Programmen sicherstellt und gleichzeitig den Städten dabei hilft, den ökologischen und digitalen Wandel durch die Ausarbeitung und Umsetzung ihrer Klima-Stadtverträge zu verwirklichen, die auch Investitionspläne umfassen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Unterstützung aufbauen werden, und darlegen, wie sie planen Zugang zu Finanzmitteln aus anderen Quellen zu erhalten, um innovative Lösungen für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu entwickeln und umzusetzen.
84. Mit dem Instrument für technische Unterstützung⁷⁰ unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten bei der Konzeption und Umsetzung von Reformen, die darauf abzielen, die Investitionslücke zu schließen und den grünen und den digitalen Wandel zu beschleunigen. Die Mitgliedstaaten können im Rahmen des Instruments für technische Unterstützung Hilfe bei der Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen beantragen, um ihr Engagement für wirksame und nachhaltige Reformen und Investitionen für eine sauberere, intelligentere und stärker integrierte urbane Mobilität zu ermöglichen und so den Übergang zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität zu erleichtern.
85. Zusätzliche Beratung und technische Hilfe wird über die InvestEU-Beratungsplattform mit speziellen Einrichtungen, insbesondere ELENA, URBIS und SIA/JASPERS, sowie über das Instrument für Informationsaustausch und technische Unterstützung der Europäischen Kommission (TAIEX) oder Partnerschaftsprojekte, an denen Drittländer beteiligt sind, bereitgestellt. Dies wird auch dazu beitragen, die Inanspruchnahme und Wirksamkeit von EU-Mitteln zu maximieren.
86. Das Bestehen einer integrierten Strategie für urbane Mobilität (Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität oder gleichwertige Pläne) kann im Rahmen eines systemischen Ansatzes zusätzliche Gewähr für die Wirksamkeit und Effizienz von Investitionen geben.

Die Kommission wird:

- eine engere Verbindung zwischen den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität und den Finanzierungsinstrumenten entwickeln und z. B. in den Arbeitsprogrammen der Fazilität „Connecting Europe“ vorrangig Projekte der urbanen Mobilität fördern, die durch Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität oder gleichwertige Pläne unterstützt werden, und den Antragstellern mit solchen Plänen Vorrang einräumen;
- weiterhin finanzielle Unterstützung für Investitionen in nachhaltige urbane Mobilität sowohl in der EU als auch darüber hinaus leisten, einschließlich in Projekte zur intelligenten und nachhaltigen urbanen Mobilität in Städten im Rahmen des EU-Forschungs- und Innovationsprogramms Horizont Europa (2021–2027).

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_de

6 SCHLUSSFOLGERUNGEN

87. Diese Mitteilung ist eine Aufforderung, Maßnahmen auf allen Verwaltungsebenen zu fördern, um die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Mobilität zu bewältigen, mit denen städtische Gebiete konfrontiert sind: Die Kommission wird ihre Unterstützung in Bereichen mit einem etablierten EU-Mehrwert verstärken (insbesondere in Bezug auf städtische Knoten im TEN-V und Empfehlungen an die Mitgliedstaaten zu Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität) und gleichzeitig einen gemeinsamen Rahmen für alle Städte in der EU schaffen, um die Umstellung auf eine nachhaltigere und intelligenter urbane Mobilität zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten werden dringend aufgefordert, die verstärkten Anstrengungen der lokalen Behörden zu unterstützen, um die urbane Mobilität nachhaltiger, intelligenter und widerstandsfähiger zu gestalten. Die Beschleunigung des Übergangs zu einer klimaneutralen und sauberen urbanen Mobilität stellt nicht nur eine große Herausforderung dar, sondern bietet auch enorme Chancen für Städte und Regionen sowie für die Industrie in der gesamten Union und darüber hinaus. Am Ende werden die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf saubere Luft, weniger Verkehrsstörungen und Lärm sowie erhöhte Straßenverkehrssicherheit und bessere Gesundheit im Einklang mit unserer neuen Wachstumsstrategie für Europa erfüllt.