

Fax: +32 2 286 4154



Ernst-Reuter-Haus  
Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin

Deutscher Städtetag · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

Europäische Kommission  
Generaldirektion Verkehr und Energie

mailto:train-future-of-transport@ec.europa.eu ?

14.09.2009/mic

Telefon +49 30 37711-0  
Durchwahl 37711-520  
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bearbeitet von  
Oliver Mietzsch

Aktenzeichen  
66.10.04 D

# Mitteilung der Europäischen Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ (KOM (2009) 279/4)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der o. g. Mitteilung fordern Sie alle interessierten Kreise auf, bis zum 30.09.2009 Stellung zu nehmen zu den in der Kommissionsmitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ enthaltenen Analysen und Vorschläge für weitere Maßnahmen.

Gerne nimmt der Deutsche Städtetag diese Gelegenheit wahr, um Ihnen die Position der deutschen Städte zu übermitteln. In der Anlage finden Sie sowohl eine deutsche als auch englische Fassung unserer Stellungnahme. Zur Vorbereitung unserer Stellungnahme haben zahlreiche Mitgliedstädte des Deutschen Städtetages Bewertungen und Vorschläge zur Kommissionsmitteilung abgegeben. Unsere Stellungnahme ist daher das Ergebnis eines breiten Konsultationsprozesses.

Wir sind uns bewusst, mit unserer Stellungnahme nicht alle Einzelaspekte der Kommissionsmitteilung behandeln zu können; andererseits gehen unsere Vorschläge über den engeren Rahmen der Kommissionsmitteilung teilweise hinaus. Gleichwohl wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Stellungnahme bei Ihrer weiteren Arbeit berücksichtigen würden.

Wir behalten uns vor, die Kommissionsmitteilung sowie daraus eventuell resultierende Folge-dokumente in unseren zuständigen Gremien weiterzubehandeln und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erneut auf Sie zuzukommen.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

*[Handwritten signature]*

Folkert Kiepe

Anlage

Straße des 17. Juni 112, D-10623 Berlin; Postfach 12 03 15, D-10593 Berlin · Telefon +49 30 37711-0 Telefax +49 30 37711-999  
Avenue des Nerviens 9 – 31, B-1040 Bruxelles · Telefon +32 2 74016-20 Fax +32 2 74016-21  
Lindendallee 13 – 17, D-50688 Köln; Postfach 51 96 20, D-50942 Köln · Telefon +49 228 37711-128 Fax +49 228 37711-129  
Bankverbindung: Stadtparkasse Köln Konto 30 202 154 (BLZ 370 501 98) · Internet: <http://www.staedtetag.de>

DG-TREN

CODE:

ACTION:

ECEANCE:

17.09.2009

R	A	B	C	(D)	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	ASS	01				LAEE
			DGA	DGA	DGA	
			CD	EPG	HI	



14. September 2009

## Stellungnahme des Deutschen Städtetages

### zur Mitteilung der Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“

#### Zusammenfassung:

Städte sind wichtige Akteure im Bereich der Verkehrspolitik: Sie stellen die Quell- und Zielpunkte von Verkehrsströmen da und spielen somit eine entscheidende Rolle für die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik. Städte spielen auch eine wichtige Rolle dabei, ökonomischen Wohlstand zu generieren und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund ist es bedauerlich, dass die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung die ständig steigenden Verkehrsflüsse hinzunehmen scheint, ohne die Ursachen für diese Entwicklung zu hinterfragen. Auch berücksichtigt die Europäische Kommission nicht die Auswirkungen der gegenwärtigen ökonomischen und finanziellen Krise auf die ihrer Mitteilung zugrundeliegenden Studien und Analysen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Dies führt zu fehlenden Prioritätssetzungen in der Kommissionsmitteilung, die deshalb in ihren Aussagen eher vage bleibt.

Generell sollte die Kommissionsmitteilung Städte und Gemeinden nicht nur im Hinblick auf die dort kulminierenden Verkehrsprobleme betrachten, sondern diese vielmehr als Laboratorium ansehen, in dem ökologisch und ökonomisch nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt bzw. praktiziert werden. Die EU sollte daher die Fähigkeit von regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zur Selbsthilfe unterstützen, anstatt diese bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu reglementieren. Das Grünbuch zum städtischen Verkehr stellt in diesem Zusammenhang ein gutes Beispiel für innovative Vorschläge und Ideen dar, die nun endlich in dem seit langem angekündigten Aktionsplan konkret umgesetzt werden sollten. Das in der Kommissionsmitteilung angekündigte Weißbuch sollte vor diesem Hintergrund erst vorgelegt werden, wenn der Aktionsplan veröffentlicht wurde und somit mehr Klarheit besteht, was die Kommission im Verkehrsbereich tatsächlich erreichen will.

#### Einzelvorschläge:

##### *Die ökologische Dimension der Verkehrspolitik*

Um die negativen ökologischen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs, der für ca. 40 % aller CO<sub>2</sub>-Emissionen und rund 70 % aller sonstigen Emissionen (PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>) im Straßenverkehr verantwortlich ist, zu reduzieren, müssen der öffentliche Nahverkehr sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr vorrangig gefördert werden. Dies gilt insbesondere in den Städten,

da hier der Straßenverkehr besonders starke Probleme für die öffentliche Gesundheit und die Umwelt verursacht. Aus ökologischen Gründen sind daher folgende Ziele vorrangig anzustreben:

- Vermeidung unnötiger Verkehre, insbesondere Güterverkehre, die durch ökologisch nachhaltigere Transportarten befriedigt werden können,
- Konzentration auf die für den jeweiligen Verkehrszweck am besten geeigneten Verkehrsmittel mit den geringsten Umweltbelastungen,
- Bestandspflege vor Aus- und Neubau von Infrastruktur sowie
- Unterhalts- und Investitionspolitik bei der Verkehrsinfrastruktur, die sich am Prinzip der raumordnerisch-siedlungsstrukturellen Schwerpunktbildung ausrichtet.

#### *Herausforderungen für die zukünftige europäische Verkehrspolitik*

Im Hinblick auf die zukünftige europäische Verkehrspolitik stellt sich die Herausforderung des demographischen Wandels nicht nur im Hinblick auf die spezifischen Verkehrsbedürfnisse einer alternden Bevölkerung (bspw. sicherer und barrierefreier Zugang zum öffentlichen Nahverkehr). Vielmehr stellen die Auswirkungen der Schrumpfungsprozesse auf die lokale Infrastruktur ein großes Problem für die Städte dar. Dabei ist zu beachten, dass die demographische Entwicklung nicht in einer Richtung vonstatten geht, sondern vielmehr innerhalb von Regionen oder sogar Städten variiert. So lassen sich in manchen Städten oder Regionen gleichzeitig Schrumpfungs- und Zuwanderungsprozesse beobachten. Aus diesem Grunde sind individuelle Strategien im Hinblick auf die städtische Infrastruktur wichtiger als generalisierende Infrastrukturmanagementsysteme. Darüber hinaus müssen auch die geänderten Lebensstile von Familien, Kindern und Jugendlichen in diesem Bereich berücksichtigt werden, die gegenwärtig eher in Richtung Rad- und Fußgängerverkehr tendieren. Dies gilt auch für die steigende Bedeutung des Freizeitverkehrs.

Der Kommission ist zuzustimmen in der Betonung der städtischen Dimension des Verkehrs; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele im Verkehr. Allerdings spiegelt sich die besondere Rolle, die Städte hierbei spielen können, weder in den in der Kommissionsmitteilung erhobenen Forderungen noch in den dort vorgeschlagenen Maßnahmen wider. Dies wird besonders deutlich am Fehlen von sog. weichen Maßnahmen wie z. B. dem Mobilitätsmanagement, mit dem lokale Gebietskörperschaften das individuelle Verkehrsverhalten zuweilen nachhaltiger beeinflussen können als durch den Bau neuer Infrastrukturen. In diesem Zusammenhang sollte sich die Europäische Kommission auf das Grünbuch zum städtischen Verkehr besinnen, dass die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur zusammen mit der Forderung nach einer auskömmlichen Finanzierung in den Mittelpunkt der Betrachtungen gestellt hat.

#### *Politikziele für einen nachhaltigen Verkehr: Infrastruktur, Finanzierung und Bepreisung, Technologie*

Richtigerweise wird die Notwendigkeit betont, Verkehrsnetze aufrecht zu erhalten und vollständig zu integrieren. Dies sollte allerdings nicht nur für Straßennetze gelten. Im Hinblick auf die Transeuropäischen Netze sollte insbesondere der Luftverkehr besser integriert werden, vor allem – Verhältnis zum Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen.

Die Bedeutung von intelligenten und integrierten Logistiksystemen für die Städte sollte betont werden. Auch wenn in der Mitteilung der Eindruck erweckt wird, als stünde eine ökologisch nachhaltige Entwicklung im Vordergrund der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik, lassen die konkreten Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme Zweifel aufkommen: Hier erscheinen Vorschläge zum Bau neuer Infrastrukturen als der letzte Ausweg. Dabei vernachlässigt die Kommission den Teufelskreislauf beim Bau neuer Infrastrukturen vor allem im Straßenbereich, demzufolge jedes Angebot seine eigene Nachfrage schafft (Say'sches Theorem<sup>1</sup>). Dies führt dazu, dass durch den Bau oder Ausbau von Straßen der Verkehr auf diesen zunimmt und somit der Ruf nach weiterer Infrastruktur laut wird, wodurch bestehende Naturräume weiter zerschnitten würden.

Menschen treffen ihre Verkehrsmittelwahlentscheidung in Abhängigkeit von den ihnen zur Verfügung stehenden Informationen. Aus diesem Grunde sind Online-Verkehrsinformationen, integrierte Ticketsysteme sowie transparente Preisstrukturen entscheidend bei der Förderung alternativer Verkehrsmittel. Aus diesen Gründen sollte sich die Kommission nicht auf die Forderung nach einer Internalisierung der externen Kosten beschränken (wiewohl das eine Grundvoraussetzung ist), sondern auch dazu beitragen, die Informationshürden- und -kosten insbesondere im öffentlichen Verkehr zu senken. Bei allem aber sollte die Europäische Kommission bei der anstehenden Revision der Eurovignetten-Richtlinie den Empfehlungen des Europäischen Parlaments für ein umfassendes Konzept zur Internalisierung der externen Kosten im Verkehrsbereich folgen und nicht länger an ihrem Vorschlag festhalten, der die externen Kosten vernachlässigt, die durch Unfälle, Klimawandel und andere Schäden an der Natur verursacht werden.

Allerdings ist bei der Internalisierung von externen Kosten zu unterscheiden zwischen der Situation in boomenden Regionen und der in Schrumpfungsregionen. In boomenden Regionen, in denen in der Regel die Nachfrage nach Straßeninfrastruktur höher ist als das Angebot, können Preissignale ein Anreiz geben zur Verhaltensänderung im Hinblick auf alternative Verkehrsträger und somit zu einer Entlastung der Infrastruktur beitragen. Demgegenüber stellt sich die Situation in Schrumpfungsregionen oft umgekehrt dar: Die Straßeninfrastruktur leidet hier nicht unter Überlastung und die Nutzer verfügen häufig über keine Alternativen aufgrund finanzieller Engpässe, die wiederum das Ergebnis der zurückgehenden Bevölkerung sind. Straßenbenutzungsgebühren, zumindest insofern diese von privaten Kfz-Nutzern erhoben würden, könnten daher den Niedergang in diesen Regionen noch verstärken. Die Einnahmen aus Straßenbenutzungsgebühren sollten an erster Stelle zum Unterhalt der betreffenden Infrastruktur verwendet werden. Es sollte allerdings auch möglich sein, Einnahmen zur Finanzierung verkehrlicher Alternativen zu verwenden, und damit den Modal Shift zu erleichtern. Vor allem aber sollten die Einnahmen entsprechend dem Prinzip der fairen Lastenteilung zwischen den Gebietskörperschaften aufgeteilt werden: Diejenigen Infrastrukturen, die am meisten unter der Überbelastung leiden und dies gilt in besonderem Maße für die städtischen Straßen, die Ziel- und Quellpunkte fast allen Verkehrs sind, müssen auch bei der Einnahmeverteilung priorisiert werden.

Im Hinblick auf technologische Lösungen zur Verbesserung der Umweltperformance im Verkehrsbereich ist die Schaffung von offenen Schnittstellen zwischen verschiedenen technischen Systemen entscheidend, da hierdurch die Interoperabilität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert und somit ein Beitrag zum Modal Shift geleistet werden kann. Vor allem aber sollten diejenigen technologischen Innovationen unterstützt werden, die geeignet sind, Emissionen zu reduzieren und fossile Brennstoffe zu ersetzen. Es versteht sich von selbst, dass diese technologischen Lösungen inherent umweltfreundlich sein müssen.

#### *Rechtlicher Rahmen*

<sup>1</sup> Jean-Baptiste Say, 05.01.1767 – 15.11.1832, Vertreter der klassischen Nationalökonomie

Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip sollte sich die Europäische Union nicht in die lokale oder regionale Selbstverwaltung durch administrative Verfahrensvorgaben einmischen. Die originären Kompetenzen der EU liegen vielmehr in der Schaffung von gemeinsamen Standards für Handel und Gewerbe, um Wettbewerbsverzerrungen im Besonderen zu verhindern und die Lebensbedingungen im Allgemeinen zu verbessern. Die Luftqualitätsrichtlinie oder die Umgebungslärmrichtlinie illustrieren in besonderer Weise das Problem, dass die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften europäische Emissionsstandards einhalten müssen, ohne dass Handel und Gewerbe ihrerseits verpflichtet werden, hierfür die Voraussetzung zu schaffen. Deshalb sollte sich die EU auf einen ambitionierten rechtlichen Rahmen für Handel und Gewerbe verständigen, umso „grünere“ Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen. Von diesem Hintergrund wäre es aus kommunaler Sicht nicht hinnehmbar, wenn die Kommission versuchen würde, die in vielen europäischen Städten bereits in Kraft getretenen oder geplanten Umwelt- bzw. Grünen Zonen nachträglich zu regulieren; diese Zonen sind das Ergebnis der bislang sehr zurückhaltenden europäischen Gesetzgebung im Hinblick auf Maßnahmen „an der Quelle“; das Verursacherprinzip sollte viel stärker betont werden.

Aus kommunaler Sicht besteht keine Notwendigkeit für weitere Marktöffnungen, solange zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Wettbewerbsverzerrungen bestehen. Dies gilt bspw. für die Bahnen, die Mineral- bzw. Stromsteuer zahlen und darüber hinaus teilweise oder ganz ihre Infrastrukturkosten tragen müssen, wohingegen der Luftverkehr von der Mineralölsteuer ausgenommen ist. Eine Marktöffnung z. B. im Hinblick auf die Zulassung von sog. Gigaliner auf allen europäischen Straßen würde somit zu mehr Luftverschmutzung und Lärm führen, da hierdurch der Schien Güterverkehr teilweise ersetzt würde.

#### *Koordiniertes Vorgehen*

Die Europäische Union kann ihre Mitgliedsstaaten (und deren Regionen und Gebietskörperschaften) tatkräftig unterstützen im Hinblick auf die Herbeiführung von Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl. Hierbei steht die Finanzierung von Netzwerken und Projekten zur Verbesserung des Erfahrungsaustausches sowie von Best-Practice-Beispielen an erster Stelle. Zweitens sollte die Europäische Kommission alle Ihre Tätigkeiten auf deren direkten oder indirekten Auswirkungen auf den Verkehrsbereich untersuchen im Hinblick auf deren gemeinsame Ausrichtung auf die Ziele der Nachhaltigkeit. Die gesetzgeberische Tätigkeit der Europäischen Union sowie die von ihr geförderten Projekte sollten nicht widersprüchliche Ziele verfolgen, sondern vielmehr dem gemeinsamen Ziel dienen, den Verkehrsbedarf von der ökonomischen Entwicklung abzukoppeln. Vor allem aber sollte die Kommission angesichts der gegenwärtigen finanziellen und ökonomischen Krise ihre bisherigen Analysen und Prognosen einer kritischen Bewertung unterziehen, um realistische Grundlagen für ihre gesetzgeberische und finanziellen Aktivitäten zu erhalten. Die lokale oder besser städtische Dimension des Verkehrs wird in der vorliegenden Mitteilung zurecht angesprochen; wenn es jedoch um konkrete Aktionen im Hinblick auf die Gebietskörperschaften oder Regionen geht, bleibt die Kommissionsmitteilung relativ unbestimmt. So betont die Kommission bspw. im Bereich des Güterverkehrs einzig und allein die Notwendigkeit der Schaffung von getrennten Verkehrswegen; zielführender wären hier aber Vorschläge, wie ökologisch sensible Güterverkehre substituiert werden könnten, z. B. durch eine Stärkung regionaler Ökonomien.

## Executive Summary

Municipalities are important actors also in the field of transport policy: they are the starting and ending points of traffic flow and hence play a decisive role for the future direction of transport in Europe. Municipalities are of vital importance in achieving economic growth and sustainable development at the same time. It is, therefore, a pity, that the communication seems to accept ever increasing traffic flows without questioning the causes of this development. It does not even take account of the current economic and financial crisis which might change some fundamental data in terms of future traffic. This results in a lack of priorities, for which reason the communication is rather vague.

In general, the communication should not regard municipalities and regions solely in terms of problems caused by traffic, but also as a laboratory, where more ecological and economical sustainable mobility can be brought to light. The EU should, therefore, strengthen the capability of local and regional authorities to "help themselves", rather than interfering with the way, they exercise their duties. The Green Book on Urban mobility, in this respect, contain a lot of good proposals and ideas, which should take on concrete forms in the announced action plan, which is long overdue. The announced White Paper, therefore, should only be put forward after the action plan has been published and there is more clarity what the Commission intends to do in the transport sector.

## Detailed remarks

### *Environmental dimension of the transport policy*

In order to mediate the negative ecological impacts of individual motorized transport, which accounts for 40% of CO<sub>2</sub>-emissions and 70% of other emissions (PM, NO<sub>x</sub>) in road traffic, public transport has to be prioritized as well as cycling and walking. This applies especially to cities, where road traffic causes severe problems to public health and the environment. What is most needed in ecological terms are the following aspects:

- prevention of unnecessary traffic, particularly freight traffic, which can be substituted by ecological friendly modes of transport,
- concentration on those transport modes, which are in ecological terms best suited to serve the respective transport purposes,
- priority for maintenance of existing infrastructure over building of new or extending existing infrastructure (the communication neglects the long lasting effects of infrastructure investments to local budgets),
- maintenance and investment policy concerning infrastructure according to the principle of urban density and integrated settlement and transport planning.

### *Challenges for the future European transport policy*

As to the future of European transport policy the challenges of demographic change have not only to do with the specific transport needs of an aging population (i.e. safe and secure access to public transport), but also with the consequences of shrinking population for local infrastructure as such. Demographic change is not a one-dimension process but can differ within regions or even cities. Some areas within a city or within regions may even enjoy immigration, whereas others at the same time loses inhabitants. Therefore, there is a need for individual strategies rather than an overall approach to infrastructure management. Moreover, changing life styles of families, children and youth should also taken into account, which seem to prefer cycling and walking. This also goes for the ever increasing importance of leisure travel.

The Commission is right in strengthening the urban dimension of transport, especially when it comes to meet the objectives for sustainable transport. However, the particular role municipalities can play here is neither reflected in the objectives aimed at nor in the measures proposed in the communication. This becomes obvious in the neglect of so-called "soft measures" such as mobility management, with which local authorities can influence individual transport behaviour sometimes more efficiently than by building new infrastructure. In this context, the Commission should refer to its Green book on urban transport, where the creation of a new mobility culture has been one of the centre points (together with a call for a sound financial base).

### *Policy objectives for sustainable transport: infrastructure, funding and pricing, technology*

The Commission is right in stressing the necessity of maintaining and fully integrating networks; however this should not be confined to road networks. When it comes to air traffic a better integration of airports with the TENs is needed. The importance of intelligent and integrated logistics for municipalities should also be stressed.

Even though the communication pretends to be biased towards an ecological sound development, when it comes to concrete proposals how to tackle with increasing traffic demand, the proposal for new infrastructure seems to be the last resort. The Commission thereby neglects the vicious circle effect of new infrastructure supply, especially in road transport: according to the French national economist Jean-Baptiste Say<sup>2</sup> each supply creates its own demand (i.e. new or extended streets soon will increase traffic which then may serve as an argument for another infrastructure enlargement, thereby harming the environment once more).

People make their choices according to information available to them. Therefore, to bring about a modal shift online travel information, integrated ticketing and transparent pricing schemes are decisive in fostering green transport. That is why the Commission should not confine itself to the internalization of external costs (even though this is a prerequisite), but should also help reducing information costs. Above all, when it comes to revising the Eurovignette directive, the Commission should follow the Parliament's demand for an all-inclusive concept concerning the internalization of external costs in traffic and should not stick any longer to its proposal which has neglected the external costs caused by accidents, climate change and other damages to nature.

<sup>2</sup> Jean-Baptiste Say, 5.01.1767 – 15.11.1832, Vertreter der klassischen Nationalökonomie

However, when it comes to the internalization of external costs, a distinction is to be made between booming regions and shrinking regions. In booming regions price signals will be expected to work, since there is, usually, more demand for road infrastructure than supply. Road user charges, therefore, can give incentives for changing behaviour towards alternative modes and thus contribute to an infrastructural release. In shrinking regions, however, it usually works exactly the other way round: the road infrastructure is not suffering from exhaustion and users often do not have alternatives because of financial shortages which are, themselves, a result of decreasing population. If road user charges, at least for private car owners would nevertheless be introduced, this could even speed up decline in those regions.

The revenues stemming from road user charges should in the first place cover maintenance costs of the infrastructure charged for. However, it should also be possible to earmark revenues for funding alternative modes of infrastructure in order to facilitate a modal shift. Above all, the revenues should be distributed according to the principle of equal burden sharing: those parts of infrastructure which suffer most must be prioritized in funding (this goes especially for local roads which are, by nature, starting and ending points of almost all traffic).

When it comes to technological solutions to improve the environmental performance of transport, the creation of open interfaces between different technical systems is vital, thereby increasing the interoperability between different transport modes and thus contributing to modal shift. Above all, technological innovations should be supported in order to reduce emissions and replace fossil fuels. This however, only refers to technical solutions which themselves are environmentally friendly.

#### *Legislative framework*

According to the principle of subsidiarity, the EU should not intend to interfere with local or regional self government by regulating administrative procedures etc. The primary competences of the EU rest on setting common standards for industry and commerce in order to prevent distortion of competition and improving conditions of life in general. The air quality directive or noise abatement directive illustrate the problems of setting emissions standards to be observed by the authorities without forcing industry and commerce to catch up. Therefore, the EU should be more ambitious in setting legal frameworks for industry and commerce in order to foster greener products and services. It would, therefore, not be tolerable, if the Commission would now try to re-regulate the green or environmental zones already in place in many European cities and regions since they are the result of its own reluctance in setting clear environmental standards for industry and commerce.

From a local perspective there is no need for more market opening, as long as there exists distortion between the different modes of transport. This applies, for example, to railways which have to pay fuel tax and, often, also have to cover all or parts of its infrastructural costs, whereas air traffic is exempted from fuel tax. Market opening for example in terms of the admission of so-called EURO trucks to all roads in the EU, in these cases, could even lead to more pollution and noise since it could replace freight trains.



*Coordinated action*

The EU can do a lot in order to help member states (and their regions and municipalities) in bringing about behavioural change when it comes to transport. First of all the exchange of information and best practices should be facilitated by EU funded networks and projects. Secondly, the Commission should evaluate all its policies with direct or indirect impact on transport in order to streamline them into the direction of sustainability.

The regulatory work of the EU and its projects should not be contradictory but rather heading for the same goals: a decoupling of economic development from transport needs. However, in the current financial and economic crisis, the Commission should critically review its analysis and prognosis in order to be more realistic in its regulatory and financial actions.

The local or better urban dimension of transport is addressed in the communication, however when it comes to concrete action with regard to municipalities or regions the communication is relatively vague. Whereas the Commission in the field of freight transport only stresses the need for separated or priority lanes, it should also bring forward proposals how ecological sensitive freight transport could be substituted, for example by strengthening regional economics.