



Österreichischer  
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:  
668/1083/2009

bearbeitet von:  
Schwer DW 89989

elektronisch erreichbar:  
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

An die  
Europäische Kommission - DG TREN

per Email:  
tren-future-of-transport@ec.europa.eu

Wien, 15. September 2009

## **Stellungnahme - Mitteilung der Kommission**

### **Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr - Wege zu einem integrierten und nutzerfreundlichen System**

Sehr geehrte Damen und Herren!

#### ***Allgemein***

Der Österreichische Städtebund (ÖStB) teilt die Einschätzung der Kommission, dass in Bezug auf die Luftqualität in den europäischen Städten in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen eingetreten sind. Für die Einhaltung der Luftgütegrenzwerte (und hier speziell für die Einhaltung der Stickstoffgrenzwerte ab 2015) sind jedoch verstärkt gemeinsame Anstrengungen von Kommission und Nationalstaaten nötig. Dringender Handlungsbedarf ist im Bereich der Steigerung der Energieeffizienz (der Energieverbrauch im Verkehrsbereich ist aufgrund steigender Fahrleistungen im Steigen begriffen) und der Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich geboten. Die Reduktion der Fahrleistungen müsste als eigenes Ziel in ein künftiges Weißbuch aufgenommen werden. Eine stärkere Verschränkung bzw. Abwägung verkehrspolitischer und umweltpolitischer Zielsetzungen mit den Zielen, der Ausrichtung und in weiterer Folge den Rahmenbedingungen des europäischen Binnenmarktes könnte einen Kernbereich eines neuen Weißbuches zur Verkehrspolitik ausmachen. Weiters wäre in einem

Weißbuch zur Zukunft des Verkehrs in Europa intensiver auf die Mobilität in Städten Bezug zu nehmen. Räumliche und in weiterer Folge wirtschaftliche Wirkungen eines redimensionierten, zentralisierten Schienennetzes wären gleichfalls zu ergänzen. Auch müssten die Folgen einer sukzessiven Entvölkerung des ländlichen Raumes auf Mobilitätssystem und in weiterer Folge auf die Organisation der Dienste der Daseinsvorsorgen jedenfalls in einem neuen Weißbuch thematisiert werden.

### ***Zu den einzelnen Punkten***

#### **Mobilität in der Stadt**

##### Zf. 31-33, Aktionsplan vorlegen:

Die Europäische Kommission hat bereits im September 2007 ein **Grünbuch mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“** herausgegeben an dessen Konsultation sich auch der Österreichische Städtebund beteiligte.

**ÖStB-Empfehlung:** Veröffentlichung des von der Kommission für Herbst 2008 in Aussicht gestellten Aktionsplans.

**Begründung:** Dieser könnte Anreize und Tools zum besseren Austausch bewährter Praktiken bieten, einen Rahmen für eine gesamteuropäische Bewusstseinsbildungsaktion hin zu einer neuen, nachhaltigen „Mobilitätskultur“ vorgeben und die Städte durch Forschungs- und Investitionsförderung bei der Auswahl geeigneter Verkehrsmaßnahmen unterstützen.

##### Zf. 17, Spezifizierungen zur Mobilität in der Stadt, Finanzierung des ÖV:

Es findet sich lediglich das Fahrrad (Ziffer 17) als Beitrag der Städte zu vermehrter Energieeffizienz im Verkehr. Die hohe Finanzierungsintensität des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, welche zum Großteil von den Städten und Agglomerationen selbst zu tragen ist, wird nur unzureichend angesprochen.

**ÖStB-Empfehlung:** Auflistung von zusätzlichen Spezifizierungen zur Mobilität in der Stadt und Thematisierung von Bedeutung, Kosten und Finanzierung öffentlicher Regional- und Nahverkehrsnetze.

**Begründung:** Dicht besiedelte Räume erlauben eine engmaschige Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, eignen sich für ein Weiterkommen per Fuß- und Radverkehr und bieten ideale Voraussetzungen, ohne eigenes Auto (auto) mobil zu sein (Car-Sharing, Carpooling). Daher muss gerade in den Städten vermehrte Verkehrsnachfrage (bzw. bessere

Erreichbarkeit) nicht unbedingt mit stärkeren Umweltbelastungen einher gehen, wenn es gelingt, das Verkehrsverhalten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) in Richtung Umweltverbund zu verlagern. Die österreichischen Städte haben in den letzten Jahrzehnten beachtliche Erfolge aufzuweisen.

#### Zf. 64, Differenzierung zwischen Straßenausbau und Ausbau des Umweltverbunds :

**ÖStB-Empfehlung:** Ergänzungen um Differenzierung zwischen dem Ausbau der Straßeninfrastruktur und dem Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds, sowie umfassendere Darstellung.

**Begründung:** Kommission zeigt „Blindheit“ gegenüber der Situation der Ballungsräume. Sie schlägt im Kapitel 5 „Politik im Interesse nachhaltigen Verkehrs auf verschiedenen Gebieten“ vor, durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur Staus und Zeitverluste zu vermeiden und macht dabei keine Differenzierung zwischen dem Ausbau der Straßeninfrastruktur und dem Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes. Durch den Ausbau des Umweltverbunds kann tatsächlich volkswirtschaftlicher Nutzen (z.B. in Form von Zeitersparnis) generiert werden, für den Ausbau der Straßeninfrastruktur trifft das Gegenteil zu: mehr Angebot schafft mehr (Verkehrs) nachfrage. Gerade Stauereignisse bewirken eine Änderung des Verkehrsverhaltens und tragen zu Zeitersparnissen im Gesamtsystem bei.

#### Zf. 14, Soziale Dimension der Verkehrspolitik:

Im Einleitungskapitel ist von der **sozialen Dimension der Verkehrspolitik** die Rede – allerdings nur in Bezug auf die arbeitsrechtlichen Bedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor.

**ÖStB-Empfehlung:** Ergänzung notwendig: Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet, öffentliche Verkehrsmittel zu leistbaren Preisen bereit zu stellen bzw. positive Rahmenbedingungen für Radfahrer- und FußgängerInnen zu schaffen.

**Begründung:** Im Zuge der Debatte um die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sollte beachtet werden, dass die Tarife im öffentlichen Verkehr auch in Zukunft sozial ausgewogen sein sollen.

Einkommensschwache Bevölkerungsgruppen profitieren von einem funktionsfähigen, umweltfreundlichen Verkehrssystem. 56% der österreichischen Bevölkerung ist im Alltag ganz oder zum Teil auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Der öffentliche Verkehr garantiert ein gesichertes Mindestmaß an persönlicher Mobilität. Im Gegenzug sind die jährlichen Pkw-Fahrzeugkilometer im obersten Viertel der Haushaltseinkommen rund

fünf mal so hoch, wie im untersten Viertel der Haushaltseinkommen. Die „soziale Dimension“ der Verkehrspolitik zeigt sich folglich in erster Linie in Form von positiven Effekten bei NutzerInnen bzw. AnrainerInnen von Umweltverbund-Infrastrukturen und erst in zweiter Linie in arbeitnehmerfreundlichen Beschäftigungsbedingungen.

## **Emissionen im Verkehr**

### Zf. 48-49, Reduktion der Fahrleistungen als Ziel:

Die Reduktion des Verkehrsvolumen findet sich nicht dezidiert in der Auflistung der „politischen Ziele für einen nachhaltigen Verkehr“ (Kapitel 4). Das Ziel „ein ökologisch nachhaltiger Verkehr“ wird nur nachrangig postuliert – nach 4.1. „Ein qualitativ hochwertiger und sicherer Verkehr“ und 4.2. „Ein gut in Stand gehaltenes und vollständig integriertes Netz“. Es fehlen Vorschläge für Maßnahmen zur Dämpfung der Verkehrsnachfrage (der Fahrleistungen).

**ÖStB-Empfehlung:** Reduktion des Gesamtverkehrsvolumens als eigenes Ziel in ein neues Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik aufnehmen.

**Begründung:** Andernfalls ist nicht davon auszugehen, dass die Europäische Union gedenkt, ihre Umwelt- und Klimaschutzziele im Rahmen einer kohärenten Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik ernsthaft zu verfolgen, wodurch sie gegenüber ihren Mitgliedsstaaten an Glaubwürdigkeit einbüßen würde.

### Zf. 45, Netzkapazitäten - Schadstoffintensität :

Die Kommission erklärt, dass durch eine bessere Nutzung der Netzkapazitäten auch mit einer Verringerung der Schadstoff- und Lärmemissionen einhergehe.

**ÖStB-Empfehlung:** Abänderung: eine bessere Nutzung der Netzkapazitäten bedeutet bestenfalls eine immissionsseitige Reduktion der lokalen Schadstoff- und Lärmintensität.

**Begründung:** Insgesamt betrachtet erlaubt eine bessere Nutzung der Netzkapazitäten mehr Verkehr (pro Zeiteinheit) und führt zu höheren Abgas-, Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, sowie zu erhöhter Feinstaubbelastung.

### Zf. 10, Fahrzeugbezogene Emissionswerte schärfen:

Die fahrzeugbezogenen Emissionswerte hätten signifikanter sinken können, wenn nicht eine Entwicklung in Richtung größerer und schwererer Fahrzeuge stattgefunden hätte. Dieser Trend wurde und wird von der Europäischen Union dadurch gestützt, dass für bestimmte Fahrzeuggruppen wie z.B. SUVs,

deren Nachfrage leider auch in Ballungsräumen im Steigen begriffen ist, schlechtere Emissionsstandards vorgeschrieben werden.

Die Einschätzung der Kommission, wonach im Bereich der fahrzeugbezogenen Emissionswerte (EURO-Emissionsnormen) künftig noch erheblicher Handlungsbedarf besteht, wird geteilt.

**ÖStB-Empfehlung:** Die für 2014 geplanten EURO 6 Abgasnormen bleiben hinter dem derzeitigen Stand der Technik zurück und hätten schon früher eingesetzt werden können.

**Begründung:** In einigen Ländern (zB Kalifornien) werden bereits heute EURO 6 Abgasnormen für die gesamte PKW-Flotte vor (ohne Differenzierung zwischen Benzin- und Diesel) vorgeschrieben.

## Finanzierung

### Zf. 70, Förderungen ausweiten:

**ÖStB-Empfehlung:** vermehrte künftige Förderung von Demonstrationsprojekten zur nachhaltigen Mobilität im Rahmen der Kohäsionspolitik bzw. durch das 7. Rahmenprogramm (bereits in Kapitel 5.6 „Verwaltung: wirksame und koordinierende Maßnahmen“ angesprochen). **Begründung:** Die Einschätzung der Kommission ist richtig, dass künftig weniger öffentliche Mittel für Ausbau und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen werden (Ziffer 70) , gerade aber die Ballungsräume sich mit stark steigender Verkehrsnachfrage (besonders im motorisierten Verkehr) konfrontiert sehen werden (Ziffer 32). Daher ist der vermehrte Einsatz von EU-Förderungen im Bereich der städtischen Mobilität jedenfalls gerechtfertigt.

### Zf. 74, Finanzierung durch Internalisierung externer Kosten:

Zielkonflikte fallen besonders im Bereich der Internalisierung der externen Kosten des Straßenverkehrs auf. In der Mitteilung liest man das Ziel, dass sich der Verkehrssektor finanziell auch in Bezug auf die Infrastruktur zunehmend selbst tragen muss. Darüber hinaus wird auf die im letzten Jahr vorgeschlagene schrittweise „Strategie zur Internalisierung externer Kosten“ bei allen Verkehrsträgern hingewiesen (KOM(2008) 435). Auch wird festgestellt, dass „Internalisierungsgebühren zur Ergänzung der Einnahmen aus der Energiebesteuerung wahrscheinlich in jedem Fall notwendig werden“ und dadurch „Finanzmittel für den Ausbau der Infrastruktur oder für alternative Verkehrslösungen“ mobilisiert werden.

**ÖStB-Empfehlung inkl. Begründung:** Eine stärkere Verschränkung bzw. Abwägung verkehrspolitischer und umweltpolitischer Zielsetzungen mit den

Zielen, der Ausrichtung und in weiterer Folge den Rahmenbedingungen des europäischen Binnenmarktes könnte einen Kernbereich eines neuen Weißbuches zur Verkehrspolitik ausmachen.

Die Einbeziehung von Staukosten und die Zweckbindung von Einnahmen zur Reduktion von externen Kosten wären aus Sicht der Städte unbedingt erforderlich. Das Weißbuch könnte dafür den Rahmen vorgeben, welcher im Zuge der Revision der Wegekostenrichtlinie („Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“ – neu: „Eurovignetten-Richtlinie“) weiter zu konkretisieren wäre.

## **Raumordnung und Verkehr**

### Zf. 65, methodische Vereinheitlichung:

**ÖStB** begrüßt aus Gründen der Verfahrenssicherheit, dass bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten verkehrsträger- und möglichst auch länderübergreifend gemeinsame Methoden erarbeitet und ähnliche Annahmen zugrunde gelegt werden sollen.

### Zf 72, durchgehende Harmonisierung vermeiden:

**ÖStB-Empfehlung:** Nur bei von der EU geförderten Projekten ist eine durchgehende Harmonisierung der Projektbewertungsmethoden auf EU-Ebene vorstellbar.

**Begründung:** Aufgrund der unterschiedlichen lokalen und regionalen Zielvorstellungen sind gleiche Wertemaßstäbe kaum auf alle Projekte EU-weit anzuwenden.

## **Erreichbarkeit und Kohäsion**

### Zf. 81, Schienenverkehr thematisieren:

**a. ÖStB-Empfehlung:** Ausführlichere Behandlung des Schienenverkehrs (Ziele, Maßnahmen).

**Begründung:** Es fehlen Ziele und konkrete Vorschläge, wie der Verkehrsanteil des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene künftig gesteigert werden könnte. In Kapitel 5.4 „Rechtsrahmen: weitere Förderung der Marktöffnung und des Wettbewerbs“ ist lediglich von „neuen Regeln zur Marktöffnung“ unter Beibehaltung gültiger Arbeits- und Nutzerrechte im Schienenverkehr die Rede. Aussagen hierzu fehlen umso mehr, da die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs unmittelbar bevor steht. Werden heute Einnahmen aus ertragreichen Verbindungen (z.B. Wien –

Salzburg) verwendet, um ein dichtmaschiges Schienenverkehrsnetz aufrecht zu halten, das auch entlegene Regionen versorgt und somit am Leben erhält, so wird eine Marktöffnung zu sinkenden Preisen auf attraktiven Linien führen und Gegenfinanzierung dieser Art werden nicht mehr möglich sein.

**b.ÖStB-Empfehlung:** Thematisierung der Auswirkungen eines redimensionierten Schienennetzes auf die räumliche Entwicklung Europas insbesondere in Hinblick auf das Kohäsionsziel.

**Begründung:** In 2008 hat die Kommission ein „Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt – Territoriale Vielfalt als Stärke“ präsentiert und sich darin dafür ausgesprochen, den Entwicklungsabstand zwischen den am meisten und den am wenigsten entwickelten Regionen Europas zu vermindern.

### **Anschließende Bemerkung**

Dem Phänomen der Verstädterung wird in der Mitteilung Rechnung getragen. Der Anteil der in Städten wohnenden EU-Bevölkerung soll von 72% im Jahr 2007 auf 84% im Jahr 2050 ansteigen. Nicht ausgeführt wird, dass dieser Prozess einher gehen wird mit einer – in Teilbereichen dramatischen - Entvölkerung des ländlichen Raumes. Dieser Prozess wirft in erster Linie Fragen der künftigen Versorgung des ländlichen Raumes mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zu leistbaren Preisen auf. Da Dienstleistungen der Daseinsvorsorge aus Kostengründen künftig wohl auch eher zentralisiert als dezentralisiert angeboten werden, wird die Mobilitätsfrage einer zunehmend alternden Gesellschaft (die sich in zersiedelten, vom Kfz abhängigen Strukturen angesiedelt hat) zur Schlüsselfrage der Erhaltung ländlicher räumlicher Strukturen aufgewertet werden.

Nach Ansicht der Autoren des aktuellen Weltbankberichts („World Development Report 2009 „Reshaping Economic Geographie“) fördert Konzentration die Wohlstandsentwicklung. Einzig hohe Mobilität kann die Unterschiede ausgleichen. Die Frage der Erreichbarkeit (insbesondere in Hinblick auf die Transportkosten) wird also künftig im direkten Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Europäischen Union stehen.

Abschließend darf nochmals auf die künftig stärkere Verschränkung der Ausrichtung der europäischen Verkehrspolitik mit den Zielsetzungen der europäischen Umwelt- und Klimaschutzgesetzgebung hingewiesen werden.

**ÖStB-Empfehlung:** Berücksichtigung dieser Problematik in einem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik.

Der Österreichische Städtebund hofft, dass die eingebrachten Empfehlungen entsprechend Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär