



**DStGB**

Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

Marienstraße 6  
12207 Berlin

Postfach 450140  
12171 Berlin

Telefon: 030-77307-0  
Telefax: 030-77307-200

Internet: [www.dstgb.de](http://www.dstgb.de)  
E-Mail: [dstgb@dstgb.de](mailto:dstgb@dstgb.de)

Datum  
21.09.2009

Aktenzeichen  
IV/3

Bearbeiter/Durchwahl/Fax/E-Mail  
C. Hansen/-243/-255  
[carsten.hansen@dstgb.de](mailto:carsten.hansen@dstgb.de)

## **Stellungnahme zur Mitteilung der EU-Kommission „Für eine nachhaltige Zukunft des Verkehrs: Hin zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“**

1. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) begrüßt, dass sich die EU-Kommission mit dem wichtigen Thema der Integration der Verkehrssysteme in Europa befasst. Der DStGB begrüßt weiterhin, dass die EU-Kommission hierzu eine breit angelegte öffentliche Konsultation ermöglicht hat.

2. Die in der Kommissionsmitteilung angesprochenen Zielsetzungen decken in ihrer Breite alle Fragestellungen ab. Allenfalls könnte thematisiert werden, wie sichergestellt werden soll, dass der Verkehrspolitik innerhalb der Europäischen Union auch weiterhin ein angemessenes Gewicht eingeräumt wird, selbst wenn es in anderen Politikfeldern negative Auswirkungen auf die direkten Bedürfnisse der Einwohner der EU gibt. Beispielsweise werden nachhaltige Entwicklungsziele in Fachpolitiken oft als von zweitrangiger Bedeutung wahrgenommen, wenn existenzielle Einkommensbedrohungen z. B. durch Arbeitslosigkeit real auf die Arbeitnehmer einwirken.

3. In der nachfolgenden Stellungnahme beschränkt sich der DStGB auf die im Guidance Document aufgeworfenen Fragen der EU-Kommission.

### **4. Infrastruktur**

Die bestehende Vielfalt von Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln ist der bisherigen Entwicklung geschuldet, mit den Verkehrsmitteln, die für einen jeweiligen Verkehrsträger geeignet sind, möglichst alle Transportbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer abzudecken. So werden sowohl Straßen, als auch Schienen und Wasserwege sowohl für Kurz-, als auch für Mittel- und Langstrecken bzw. sowohl für Personen- als auch Güterverkehr genutzt. Verknüpfungen der verschiedenen Ver-

kehrnetze werden an intermodalen Knotenpunkten möglich. Als effizienter wird jedoch eingeschätzt, dass die Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt in die Lage versetzt werden zu entscheiden, welche Verkehrsträger dem beabsichtigten Reisezweck am besten entsprechen und dementsprechend auf ein Verkehrsangebot zurückgreifen. Diese Situation widerspricht jedoch den herrschenden Gegebenheiten, in denen das Eigentum an persönlichen Verkehrsmitteln vorherrscht.

Die EU-Kommission könnte daher eine Verknüpfung der Netzwerke fördern, indem sie den spezifischen Nutzen der einzelnen Verkehrsträger wissenschaftlich untersuchen lässt. Darauf aufbauend könnten Erfolgsbedingungen von öffentlichen (allgemein zugänglich) Verkehrsmitteln untersucht werden, welche nicht im privaten Eigentum stehen, aber die individuelle Entscheidungsfreiheit für die Verkehrsmittelwahl der einzelnen wahrt (z.B. Carsharing) gibt.

### **5. Finanzierung und Kostentragung**

Das Prinzip der Nutzerfinanzierung bzw. der Verursacherfinanzierung ist im EG-Vertrag festgelegt. An diesem Prinzip wird festgehalten. Auch der DStGB begrüßt dieses Prinzip. Zur stärkeren Umsetzung dieses Prinzips in der Verkehrspolitik kann die EU-Kommission weiterhin die tatsächlichen Kosten des Verkehrs bzw. der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsmittel untersuchen lassen.

Da ein erheblicher Teil der sog. externen Kosten nicht nur außerhalb des Verkehrswesens anfallen (z. B. Luftverschmutzung, Kosten für die Behandlung von Verkehrsunfallopfern, Kosten durch die verringerte Biodiversität infolge von zerschnittenen Lebensräumen), sondern auch in der Zukunft (z. B. Verbrauch fossiler Energieträger, die künftigen Generationen nicht mehr zur Verfügung stehen, Akkumulation von Schwermetallen im Boden u. ä.) ist der Konsens der Verkehrsteilnehmer zum Verursacherprinzip von besonderer Bedeutung. Die verstärkte Einführung des Verursacherprinzips bei der Finanzierung des Verkehrs kann nach unserer Einschätzung nur gelingen, wenn eine Entlastung der Verkehrsteilnehmer an anderer Stelle gelingt. Da es sich hierbei um Entscheidungen der Mitgliedstaaten handelt, wird für Maßnahmen der Europäischen Kommission nur Spielraum für die Harmonisierung von neuen Regelungen für die Einführung von Benutzungsgebühren gesehen.

Die Einnahmen aus Nutzungsgebühren im Verkehrswesen sollten den Trägern der benutzten Infrastruktur, unabhängig davon ob es sich um Personenverkehr oder Güterverkehr handelt, ohne Zweckbindung zur Verfügung gestellt werden. Es muss der souveränen Entscheidung demokratisch legitimer Vertretungskörperschaften überlassen bleiben, wie Mittel der öffentlichen Hand eingesetzt werden. Zweckbindungen reduzieren die Souveränität und damit die Legitimität demokratischer Vertretungskörperschaften.

### **6. Technologie**

Der Einsatz umweltfreundlicher Technologien im Verkehrsbereich und die Entwicklung von alternativen Treibstoffen bzw. Antriebsquellen können durch Unterstützung der Forschung bzw. durch eine Reduzierung der Kosten für die Einführung neuer Systeme erfolgen.

### **7. Rechtlicher Regelungsrahmen**

Die Öffnung der Transportmärkte für den Wettbewerb wird begrüßt. Sie sollte dort erfolgen, wo das Angebot vergleichsweise unabhängig von der Infrastruktur ist. Dies bedeutet, wo mehrere Anbieter dieselbe Infrastruktur benutzen, sollte die Infrastruktur nicht in den Händen eines Marktteilnehmers, sondern in der öffentlichen Hand liegen. Dies trifft besonders für die Eisenbahn zu. Hier sollte sich die Öffnung des Marktes auf die Ermöglichung von Verkehrsdienstleistungen beschränken, aber die wettbewerbliche Zurverfügungstellung der Infrastruktur ausklammern. Die gleiche Forderung gilt jedoch auch für die anderen Verkehrsträger.

Hinsichtlich der Möglichkeiten, die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu reduzieren, sollte sich die EU-Kommission auf das Setzen von anspruchsvollen Umweltstandards beschränken.

### **8. Koordinierung der Politikebenen**

Die Feststellung der Kommission, dass viele Herausforderungen der Verkehrspolitik mit der städtischen Umwelt zusammenhängen, ist richtig. Gerade deshalb ist die örtliche Verkehrspolitik im besonders hohen Maße eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft. Soweit die politischen Repräsentanten der lokalen Ebene in einem demokratischen Prozess gewählt sind, muss es der örtlichen Gemeinschaft überlassen bleiben, die aus ihrer Sicht beste Lösung für verkehrspolitische Fragestellungen zu finden. Dies kann im Einzelfall auch Lösungen beinhalten, die aus der Perspektive der Gesamtschau des Verkehrsgeschehens innerhalb der Europäischen Union als nicht angemessen erscheinen.

Ebenen übergreifende Entscheidungen, die auf die tatsächliche Verkehrsnachfrage und die Verkehrspolitik einwirken, dürfen nur unter Wahrung der subsidiären Rechte der Beteiligten getroffen werden. Ungeeignete Ansätze in der Verkehrspolitik dürfen jedoch nur dann unterbunden werden, wenn sie negativ auf die Gesamtentwicklung der Verkehrspolitik in der EU wirken.

Allerdings kann die Europäische Union die lokalen Gebietskörperschaften stärken, indem sie Wissen, Investitionsmittel und einen gemeinsamen Rechtsrahmen zur Verfügung stellt.