



Rue du Midi 165
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

KBC Bank, Rue d'Arenberg 11, B-1000 Brussels
Account number: 430-0386621-67

VORLÄUFIGE STELLUNGNAHME

GRÜNBUCH: Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (KOM(2007)551)

Vorbemerkungen

Die ETF begrüßt ausdrücklich die Entscheidung der Europäischen Kommission, das Thema der Mobilität in der Stadt und des Stadtverkehrs auf die politische Agenda der Europäischen Union zu setzen.

Die ETF ist der Ansicht, dass die europäische Ebene eine aktive Rolle in der Förderung nachhaltiger Mobilität und nachhaltigen Stadtverkehrs spielen muss.

In der Erkenntnis, dass nachhaltige Mobilität zuerst einen starken politischen Willen aller Beteiligten auf allen Ebenen braucht, um die notwendigen politischen Entscheidungen zu treffen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen. Unserer Meinung nach sollte die europäische Ebene die Rolle der politischen Führung und Leitung bei gleichzeitiger Beachtung des Prinzips der Subsidiarität in den konkreten Maßnahmen übernehmen.

Wir haben diese Überzeugung bereits in der gemeinsamen Erklärung der europäischen Sozialpartner im ÖPNV-Sektor – UITP und ETF – in den ersten Konsultationsphasen geäußert (<http://www.itfglobal.org/etf/etf-news-online.cfm/newsdetail/1165>).

Die ETF bedauert, dass viele Akteure, einschließlich der Europäischen Kommission und des Europäischen Parlaments, nur Behörden, Städte, städtische Verkehrsunternehmen und Bürger/Verkehrsnutzer als relevante Interessenvertreter in diesem Bereich sehen. Die Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften werden nicht als Interessensvertreter betrachtet. Wir kritisieren diese Haltung mit Nachdruck, da die Arbeitnehmer (und ihre Organisationen) in dreifacher Hinsicht betroffen sind:

- Arbeitnehmer sind ÖPNV-Nutzer; sie brauchen Mobilität, um ihren Arbeitsplatz oder Wohnort zu erreichen.
- Arbeitnehmer sind Bürger, die von den negativen Auswirkungen einer hohen Verkehrsbelastung auf die Gesundheit etc. betroffen sind.
- Die Arbeitnehmer im ÖPNV spielen eine wichtige Rolle in der Erbringung hochwertiger öffentlicher Verkehrsdienste (Humanfaktor). Sie sind aber auch tagtäglich Gesundheits- (Emissionen) und Sicherheitsrisiken (Unfällen und Übergriffen) ausgesetzt.

Außerdem kann die Stärkung des ÖPNV einen beträchtlichen Beitrag zum Lissabonziel der Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen leisten, während gleichzeitig die ökologische Nachhaltigkeit gefördert wird. Eine Studie unter Federführung des EGB, die von der GD Umwelt zum Thema Klimawandel und Beschäftigung in Auftrag gegeben



President Wilhelm Haberzettl

1

Vice President Graham Stevenson

General Secretary Eduardo Chagas



wurde, zeigt, dass eine Politik zur Senkung der CO₂-Emissionen enorme Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrssektor haben würde (<http://www.etuc.org/a/3676>).

Uns fehlt im Grünbuch eine angemessene Anerkennung der Transportarbeiter und der Beschäftigung. Nur die wichtige Frage der Aus- und Weiterbildung findet Erwähnung.

Unserer Ansicht nach sind die vorrangigen Bereiche für die Förderung der nachhaltigen Mobilität auf europäischer Ebene:

- Raum- und Infrastrukturplanung
- Modale Verlagerung
- Hochwertige öffentliche Verkehrsdienste, Laufen und Radfahren
- Finanzierung
- Information und Überwachung
- Und danach saubere Technologien als Ergänzungsmaßnahme.

Nach Meinung der ETF sollte die europäische Ebene:

- Zwingende „nachhaltige Mobilitätspläne“ für Großstädte und -räume (Planung und modale Verlagerung) auferlegen. Die konkreten Maßnahmen sind national/regional/lokal in einem demokratischen Prozess zu beschließen.
- Die Festlegung von Zielen für die modale Verlagerung verlangen. Diese können allgemein für alle oder regional/lokal (modale Verlagerung) festgelegt werden.
- Hochwertigen öffentlichen Verkehr fördern, indem sie Behörden durch Studien, Leitlinien und Beispiele optimaler Praktiken für Qualität und soziale Kriterien (einschließlich des Arbeitnehmerschutzes im Falle des Betriebsübergangs) bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Vorgaben macht. Unterstützung des sozialen Dialogs auf allen Ebenen, einschließlich der europäischen, durch Betonung des Humanfaktors im ÖPNV (hochwertiger öffentlicher Nahverkehr).
- Die Finanzierung ist sehr wichtig, um die Ziele nachhaltiger Mobilität in der Stadt zu erreichen. Die Bereitstellung der Infrastruktur, die nachhaltige Mobilität fördert, ist öffentliche Aufgabe so wie der ÖPNV ein öffentlicher Dienst ist und sich nicht selbst finanzieren kann. Hier liegt die politische Führungsrolle der europäischen Ebene: Erörterung der Ökosteuer, öffentlichen Haushalte und Stabilitätskriterien; die Mitgliedsstaaten überzeugen, mehr öffentliche Mittel für den ÖPNV bereitzustellen, Umsetzung der Internalisierung externer Kosten und Zweckbindung von Einnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs (einschließlich sozialer Nachhaltigkeit) und Ausgleich durch hochwertige öffentliche Verkehrsangebote; Unterstützung lokaler Behörden in der Nutzung von Finanzierungsinstrumenten, um Einnahmen zu erhalten und Gewährleistung, dass diese für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.
- Einrichtung einer Beobachtungsstelle für nachhaltige Mobilität in der Stadt, die Daten erhebt, den Fortschritt beobachtet, wie z.B. die Mobilitätspläne und Ziele für die modale Verlagerung.

Reaktion der ETF auf die im Grünbuch formulierten Fragen

Kapitel 2.1. Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt

1. Sollte ein Kennzeichnungssystem in Erwägung gezogen werden, um die Anstrengungen von Vorreiterstädten bei der Staubekämpfung und der Verbesserung der Lebensbedingungen anzuerkennen?
2. Welche Maßnahmen könnten getroffen werden, um Laufen und Radfahren

als echte Alternativen zum Auto zu fördern?

3. Was könnte getan werden, um eine Verkehrsverlagerung zu nachhaltigen Verkehrsträgern in Städten zu fördern?

F1: Die „Kennzeichnung“ von Städten könnte ein nützliches und positives Marketing-Instrument sein und einen Anreiz für Städte darstellen, die dieses nutzen möchten, sich stärker zu bemühen.

Diese Kennzeichnung sollte jedoch nicht den Vorschlag von UITP und ETF ersetzen, für Großstädte/-räume verpflichtende „nachhaltige Mobilitätspläne“ und verbindliche Ziele für eine modale Verlagerung zu verlangen. Sie kann nur als Zusatzinstrument dienen, um die nachhaltige Mobilität zu fördern.

Äußerst wichtig ist die Frage, welche Kriterien verwendet werden sollen. Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit des öffentlichen Verkehrs – sowie die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems – sollten ein Kriterium sein. Die Qualität des ÖPNV muss auch die sozialen Bedingungen der Arbeitnehmer, die Einhaltung von Tarifvereinbarungen etc. als Kriterium berücksichtigen.

Ein weiteres Kriterium könnte der Erfolg von Städten in der Umsetzung der modalen Verlagerung hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren und Laufen sein.

F3: Die Festlegung von **Verkehrsverlagerungszielen** ist ein effektives Instrument, um Behörden und politische Entscheidungsträger zu zwingen, Maßnahmen zur Förderung der modalen Verlagerung zu verabschieden.

Eine Vorbedingung und Langfristmaßnahme ist die Raumplanung für Städte und ihr Umland, die dazu beiträgt, motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Bei der Planung sollten Wohnraum, Einkaufs- und Gewerbeflächen mit dem ÖPNV-Angebot verbunden und eine Politik der „kurzen Wege“ verfolgt werden, die Radfahren und Laufen begünstigt.

Diese sollte Bestandteil **zwingender „nachhaltiger Mobilitätspläne“** für Städte und Räume mit mehr als 100.000 Einwohnern sein, wie es von UITP und ETF in ihrer gemeinsamen Erklärung gefordert wurde.

Eine Kombination aus Pull- und Push-Instrumenten ist erforderlich.

Ein **hochwertiges ÖPNV-Angebot** ist eine Vorbedingung zur Förderung der modalen Verlagerung sowie die Verfügbarkeit guter und sicherer Rad- und Fußwege (Pull-Maßnahmen).

Eingeschränkte Parkplatzflächen, Verkehrsbeschränkungen in Innenstädten etc. sind Push-Maßnahmen, aber auch zwingende Mobilitätspläne größerer Unternehmen und Verwaltungen. Diese müssen mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot einhergehen.

Dies erfordert politischen Willen und Engagement. Der Entscheidungsprozess muss demokratisch sein und auf einem Dialog mit allen relevanten Beteiligten basieren.

Es bedarf auch der notwendigen finanziellen Mittel. Diese Frage wird in Kapitel 4 detaillierter behandelt.

Kapitel 2.2. Hin zu grüneren Städten

4. Wie könnte die Nutzung umweltfreundlicher und energieeffizienter Technologien im Nahverkehr weiter ausgebaut werden?
5. Wie sollte eine umweltbewusste gemeinsame Beschaffung gefördert werden?
6. Sollten für die Festlegung „grüner Zonen“ und damit zusammenhängender Verkehrsbeschränkungen Kriterien oder Leitlinien herausgegeben werden? Auf welche Weise lässt sich ihre Vereinbarkeit mit einem ungehinderten Verkehr am besten sicherstellen? Gibt es Probleme bei der grenzübergreifenden Durchsetzung lokaler Bestimmungen für „grüne Zonen“?
7. Wie könnte eine umweltfreundliche Fahrweise weiter gefördert werden?

F4 und 5) Umweltfreundlichere und energieeffiziente Technologien können nur eine Zusatzmaßnahme darstellen. Sie sind nicht ausreichend, um z.B. das Problem des hohen Verkehrsaufkommens zu lösen. Außerdem ist ihr Beitrag zur Emissionsenkung gering. Priorität müssen Maßnahmen zur Förderung der modalen Verlagerung haben.

Für private Pkws sind Instrumente wie Besteuerung und Emissionsgrenzwerte sinnvoll. Bei der Erneuerung eines ÖPNV-Fuhrparks sind einerseits öffentliches Eigentum und andererseits staatliche Beihilfen sinnvolle Maßnahmen. Vor allem in den neuen Mitgliedsstaaten sehen wir die dringende Notwendigkeit, die Erneuerung des Fahrzeugbestands aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren.

F7) Umweltfreundliches Fahren wird bereits in der europäischen Gesetzgebung zum Führerschein und der Pflichtausbildung für Berufskraftfahrer behandelt. Es ist wichtig, dass die Verkehrsunternehmen ihre Mitarbeiter regelmäßig schulen. Dies ist aus unserer Sicht ein Element, das die Qualität und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs (flüssiges Fahren) gewährleistet und im Interesse der Unternehmen ist, da sie so Geld einsparen können. Es sollte auch über eine zwingende regelmäßige Schulung im umweltbewussten Fahren nachgedacht werden.

Aber auch umweltfreundliches Fahren ist nur eine Ergänzungsmaßnahme, die keine ausreichende Wirkung hat, um eine spürbare Emissionsenkung herbeizuführen.

Kapitel 2.3. Hin zu einem intelligenteren Nahverkehr

8. Sollten bessere Informationsdienste für Fahrgäste/Reisende entwickelt und gefördert werden?
9. Werden weitere Maßnahmen benötigt, um die Normung von Schnittstellen und die Interoperabilität von IVS-Anwendungen in Städten zu gewährleisten? Welche Anwendungen sollten bei diesen Maßnahmen Vorrang genießen?
10. Wie kann hinsichtlich IVS der Austausch von Informationen und vorbildlichen Praktiken zwischen allen Beteiligten verbessert werden?

Diese Fragen betreffen neue Technologien, die dem Kunden zur besseren Information, Orientierung etc. dienen sollen und somit die Qualität öffentlicher Verkehrsdienste verbessern können. Der Zugang zu diesen Informationen muss aber benutzerfreundlich und barrierefrei sein. Die Kundeninformation sollte außerdem nicht ausschließlich auf Technologie basieren. An den Informations- und Fahrkartenschaltern sowie in den Fahrzeugen sind gut ausgebildete Mitarbeiter zur Information der Kunden erforderlich.

Die ETF weist darauf hin, dass sich die Einführung dieser Technologien im ÖPNV auf den Schulungsbedarf der Arbeitnehmer auswirkt. Sie beeinflusst auch die Arbeit der Fahrer, da viele dieser Technologien sich auf die Rückverfolgbarkeit von Fahrzeugen auswirken und die relative Eigenständigkeit des Fahrers beschneiden. Die Einführung dieser Technologien muss Gegenstand des sozialen Dialogs in den Unternehmen sein.

Die europäischen Sozialpartner UITP und ETF führen derzeit in Kooperation mit dem französischen Ausbildungs- und Forschungsinstitut AFT-IFTIM ein EU-finanziertes Projekt zur „Kompetenzbasierten Servicequalität im ÖPNV“ (Competence-based Service Quality in Urban Transport – QSTP) unter Leitung der Universität Dortmund (SFS Dortmund) durch. Ziel dieses Projekts ist unter anderem zu verstehen, wie diese Technologien (und andere Elemente) die Rolle des ÖPNV-Fahrers und seinen Schulungsbedarf und die Anforderungen an den sozialen Dialog beeinflussen.

Wir betonen nochmals, dass die Verkehrsunternehmen, Behörden und Fahrgäste nicht die einzigen Betroffenen sind, sondern auch die Arbeitnehmer.

Kapitel 2.4. Hin zu einem zugänglichen Nahverkehr

11. Wie kann die Qualität des kollektiven Verkehrs in den Städten Europas verbessert werden?
12. Sollte die Bereitstellung gesonderter Spuren für den kollektiven Verkehr gefördert werden?
13. Besteht die Notwendigkeit, eine europäische Charta der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im kollektiven Verkehr einzuführen?
14. Welche Maßnahmen sollten ergriffen werden, um den Personen- und Güterverkehr besser in die Forschung und die Mobilitätsplanung für die Stadt einzubeziehen?
15. Wie kann eine bessere Koordinierung zwischen dem Nah- und Regionalverkehr und der Flächennutzungsplanung erreicht werden? Welche Art von Organisationsstruktur könnte geeignet sein?

F11: Eines der wichtigsten Instrumente, um die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, ist die Einführung von Qualitäts- und Sozialkriterien bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsverträgen. Die ETF forderte seinerzeit zwingende Qualitäts- und Sozialkriterien (u. a. Tarifverträge, Schulungen oder Schutz der Arbeitnehmer bei Betreiberwechsel), als die europäische Verordnung über die Verpflichtungen des öffentlichen Diensts diskutiert wurde. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht es den zuständigen Behörden, Qualitäts- und Sozialkriterien und Arbeitnehmerschutz zu fordern.

Die ETF fordert die Kommission auf, zusammen mit der ETF (den Sozialpartnern) Studien und Richtlinien über vorbildliche Praktiken für zuständige Behörden

und/oder nationale/lokale Sozialpartner zu entwickeln, um die Behörden zu unterstützen und solche Kriterien in öffentlichen Dienstleistungsverträgen zu fördern.

In diesem Kontext haben wir festgestellt, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen die Qualität ihrer Verkehrsdienste im Alltag hauptsächlich unter dem Aspekt der Vermarktung und nicht der Mitarbeiter betrachten. Das wichtigste Kriterium sind oft Pünktlichkeit und Sauberkeit. Der Zusammenhang zwischen gut ausgebildeten Mitarbeitern, die gute Arbeitsbedingungen haben, und dem Dienst, der für die Fahrgäste erbracht wird, muss ein wichtiges Element bei solchen Beispielen vorbildlicher Praktiken sein.

In ihrer gemeinsamen Erklärung definieren die europäischen Sozialpartner UITP und ETF die Hauptelemente, die Qualität im öffentlichen Nahverkehr ausmachen: (<http://www.itfglobal.org/etf/etf-news-online.cfm/newsdetail/1165>). Sie betonen darin auch die Bedeutung der Mitarbeiter für den Erfolg öffentlicher Verkehrsunternehmen und die Beschäftigung im Sektor.

F12: Gesonderte Spuren für den kollektiven Transport sind eine gute Maßnahme, um die Geschwindigkeit und so die Servicequalität und die Attraktivität zu erhöhen.

F13: Die europäische Charta über die Rechte und Pflichten von Fluggästen hat die Qualität nicht verbessert, bietet aber in wenigen Fällen Schadenersatz. Wir glauben, dass andere Maßnahmen wie Qualitäts- und Sozialkriterien in öffentlichen Verkehrs-Dienstleistungsverträgen wirkungsvoller sind.

F14: Wir befürworten ausdrücklich die Förderung optimaler Stadtlogistikkonzepte in Europa.

Aus Sicht der Transportarbeiter zeigen die derzeitigen Erfahrungen mit der Auslieferung in Städten mit hohem Verkehrsaufkommen den enormen Stress und die Sicherheitsrisiken für die betreffenden Arbeitnehmer.

F15: Die Möglichkeit, die die Verordnung über die Verpflichtung des öffentlichen Diensts vorsieht, den ÖPNV zu organisieren und öffentliche Verkehrsdienstleistungsverträge durch mehrere zuständige Behörden einem (öffentlichen) Betreiber durch Direktvergabe zu erteilen, ist ein gutes Beispiel für die Förderung von Verbundverkehrsplanung und Konzepten, die über Verwaltungsgrenzen hinwegreichen.

Die europäischen Sozialpartner UITP und ETF haben bereits in ihrer gemeinsamen Erklärung das Instrument der zwingenden Pläne zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs in Verdichtungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern und die Festlegung von Zielen für die modale Verlagerung gefordert. Dies könnten Instrumente sein, um eine bessere Kooperation zwischen den Städten und ihrem Umland zu erreichen.

Kapitel 2.5. Hin zu einem sicheren Nahverkehr

16. Welche weiteren Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Städten zu helfen, die Herausforderungen bei der Straßenverkehrssicherheit und bei der persönlichen Sicherheit im Nahverkehr zu meistern?

17. Wie können Betreiber und Bürger besser über das Potenzial eines

fortgeschrittenen Infrastrukturmanagements und fortgeschrittener Fahrzeugtechnologien für die Sicherheit informiert werden?
18. Sollten automatische Radarkameras entwickelt werden, die an das Stadtumfeld angepasst sind, und sollte ihr Einsatz gefördert werden?
19. Ist die Videoüberwachung ein geeignetes Werkzeug zur Gewährleistung der Sicherheit im Nahverkehr?

F16: Fehlende Sicherheit oder ein Unsicherheitsgefühl sind wichtige Aspekte mangelnder Qualität im Nahverkehr und halten viele mögliche Fahrgäste von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ab. Es ist unerlässlich, dass Behörden und Unternehmen zusammen mit den Nutzern und Gewerkschaften vorbeugende Aktionspläne entwickeln und in Sicherheitsmaßnahmen investieren. Aus Sicht der ÖPNV-Arbeitnehmer stellt dies heute eines der wichtigsten Gesundheits- und Sicherheitsrisiken ihres Berufs dar. Die Notwendigkeit psychologischer Unterstützung und finanziellen Ausgleichs für durch Übergriffe bedingte Fehlzeiten sind ein wichtiges Element, das hier erwähnt werden muss.

Eine der wichtigsten Präventivmaßnahmen ist die Präsenz von mehr ausgebildeten Mitarbeitern in den Zügen und Bahnhöfen. Die fehlende Präsenz „befugter“ und ausgebildeter Mitarbeiter fördert Vandalismus und Übergriffe und erhöht das Gefühl der Unsicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Politik, aus Kostengründen immer mehr Mitarbeiter in Zügen und Bahnhöfen abzubauen und Verkaufsschalter durch Fahrkartenautomaten in den Bahnhöfen zu ersetzen, führt zu immer mehr Sicherheits- bzw. Unsicherheitsproblemen in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Wichtig ist auch eine effektive und schnelle Strafverfolgung. Übergriffe gegen Personal und Fahrgäste müssen eindeutig als Straftat eingestuft werden. Die Kooperation zwischen Behörden, öffentlichen Verkehrsunternehmen und Gewerkschaften ist wichtig, um Prävention, schnelle Hilfe und effektive Strafverfolgung gewährleisten zu können.

Die europäischen Sozialpartner UITP and ETF haben 2003 gemeinsame Empfehlungen zur Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr verabschiedet: <http://www.uitp.org/eupolicy/pdf/recommendations/RecomEN.pdf>. Wir würden es ausdrücklich begrüßen, wenn die Europäische Kommission diese gemeinsamen Empfehlungen unterstützen würde, indem sie ihre Mittel nutzt, um diese bekannt zu machen und in ihren Kontakten zu bewerben. Die Förderung von vorbildlichen Praktiken und ein Informationsaustausch wären sehr hilfreich.

F19: Die Videoüberwachung ist ein heikles Thema mit begrenzter Wirkung. Unserer Erfahrung nach ist die Überwachung für eine bessere Aufklärung und Strafverfolgung nach einem Übergriff hilfreich, aber nicht zur Vorbeugung. Wie unter F.16 gesagt, ist die Präsenz ausgebildeten Personals eine viel effektivere Präventionsmaßnahme.

Wir betonen jedoch, dass die Einführung von Videoüberwachungssystemen, vor allem in Nahverkehrsfahrzeugen, im sozialen Dialog zwischen dem Management und den Arbeitnehmervertretern in den Unternehmen entschieden werden sollte.

Unsere britischen Mitglieder, die konkrete Erfahrungen mit terroristischen Anschlägen in öffentlichen Verkehrsmitteln haben, sind für die Videoüberwachung öffentlicher Räume.

Kapitel 3. SCHAFFUNG EINER NEUEN KULTUR DER MOBILITÄT IN DER STADT

3.1. Mehr Wissen... 3.2. ...und Erhebung von Daten

20. Sollten alle Beteiligten zusammenarbeiten, um eine neue Mobilitätskultur in Europa zu schaffen? Könnte analog zum Modell der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit auch eine Europäische Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt eine nützliche Initiative darstellen?

F20: Die europäischen Sozialpartner UITP und ETF haben in ihrer gemeinsamen Erklärung von Januar 2007 auf die fehlenden Informationen im öffentlichen Nahverkehr hingewiesen. Es gibt zum Beispiel auf europäischer Ebene keine zuverlässigen Daten über die Gesamtanzahl der im ÖPNV Beschäftigten, die Frauenbeschäftigung, Arbeitsbedingungen, Investitionen in Aus- und Weiterbildung, Unfälle von Mitarbeitern oder Übergriffe auf Fahrgäste und Beschäftigte.

Wir würden die Schaffung einer europäischen Beobachtungsstelle für den Nahverkehr zur Datenerhebung einschließlich sozialer Daten begrüßen. Die Datenerhebung würde auch den europäischen sozialen Dialog im städtischen ÖPNV erleichtern und fördern.

Die Beobachtungsstelle sollte ein Instrument zur Überwachung der Entwicklungen der Mobilität in der Stadt und des städtischen ÖPNV sein.

Die Überwachungsfunktion der Beobachtungsstelle wäre insbesondere dann hilfreich, wenn die von den europäischen Sozialpartnern geforderten Verkehrsverlagerungsziele festgelegt würden.

Kapitel 4. FINANZIELLE MITTEL

21. Wie könnten vorhandene Finanzinstrumente wie Struktur- und Kohäsionsfonds kohärent und besser genutzt werden, um einen integrierten und nachhaltigen Nahverkehr zu unterstützen?

22. Wie könnten wirtschaftliche Instrumente, insbesondere marktgestützte Instrumente, einen umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr unterstützen?

23. Wie könnten gezielte Forschungsmaßnahmen dazu beitragen, stadtypische Einschränkungen in die Verkehrsentwicklung in der Stadt zu integrieren?

24. Sollten Städte darin bestärkt werden, Stadtmautgebühren zu erheben? Besteht die Notwendigkeit, einen allgemeinen Rahmen und/oder Leitlinien für Stadtmautgebühren festzulegen? Sollten die Erträge zweckgebunden zur Verbesserung des kollektiven Nahverkehrs verwendet werden? Sollten externe Kosten internalisiert werden?

25. Welchen Mehrwert könnte eine zielgerichtete europäische Unterstützung zur Finanzierung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Nahverkehrs längerfristig bieten?

F21: Es ist unerlässlich, dass die Ziele und Finanzierungsregeln aller Struktur- und Kohäsionsfonds auf europäischer Ebene und die Regeln über staatliche Beihilfen den nachhaltigen städtischen und regionalen Verkehr kohärent fördern.

Insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten ist der Erhalt der bestehenden ÖPNV-Systeme ernsthaft gefährdet. Der Fortbestand und die qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrs müssen höchste Priorität vor dem Bau neuer Straßen haben.

Eine bessere, abgestimmte Definition der Ziele durch die politisch Verantwortlichen und eine bessere Koordinierung der Umsetzung auf Ebene der Europäischen Kommission wären hilfreich.

F22: Wenn der Zwang, Verkehrsdienste auszuschreiben, als marktbasierendes Instrument (regulierter Markt) gesehen wird, ist die ETF strikt dagegen. Es handelt sich eher um die Förderung der günstigsten Lösung und nicht des qualitativen öffentlichen Nahverkehrs einschließlich der Option umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge.

Wir unterstützen marktbasierende Instrumente, wie den Emissionshandel und Ökosteuern, sofern Steuerreformen mit der Förderung kollektiver Verkehrssysteme einhergehen und eine Alternative für diejenigen bieten, die Mobilitätsoptionen brauchen.

F24: Die ETF ist für die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass die Einnahmen zweckgebunden werden, um Infrastrukturen für umweltfreundlichere Verkehrsträger und den kollektiven Nahverkehr zu finanzieren. Wir betonen jedoch, dass die Einnahmen auch verwendet werden müssen, um die Einhaltung der Sozialgesetzgebung im Verkehrswesen (vor allem im Straßengüterverkehr) zu überwachen. Dies ist eine zusätzliche Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Was die Stadtmautgebühren betrifft, unterstützt die ETF Maßnahmen zur Förderung solcher Systeme, die auf nationaler und lokaler Ebene beschlossen werden müssen. Sie sind jedoch nur dann tragbar, wenn sie mit hochwertigen kollektiven Verkehrssystemen einhergehen. Sie sind nicht akzeptabel, wenn Menschen/Bürger, die sich in den Innenstädten bewegen müssen, keine Alternative haben und ihnen dadurch zusätzliche Kosten entstehen.

F25: Eine falsche Finanzierungs- und Besteuerungspolitik der EU-Mitgliedsstaaten führt zu großen Schwierigkeiten für die öffentlichen Haushalte, vor allem auf lokaler Ebene. Die Stabilitätskriterien der EU für die öffentlichen Haushalte berücksichtigen keinerlei ökologische und soziale Stabilitätsaspekte. Die begrenzten öffentlichen Mittel lassen nicht auf nachhaltigere Mobilität in den Städten hoffen. Besonders dramatisch ist die Situation in den neuen Mitgliedsstaaten.

Die EU spielt eine wichtige Rolle, indem sie dieses Thema auf die politische Agenda setzt und eine Verlagerung der politischen Priorität zugunsten der Nachhaltigkeit fördert.

Brüssel, März 2008