

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Ausschuß der Regionen und den Wirtschafts- und Sozialausschuß:

"Die Entwicklung des Bürgernetzes - Warum ein attraktiver lokaler und regionaler Personenverkehr wichtig ist und wie die Europäische Kommission zu seiner Schaffung beiträgt"

KOM(98) 431 endg.; Ratsdok. 10423/98

KEP-AE-Nr.: 982760

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 21. August 1998 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 13. Juli 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 58/96 = AE-Nr. 960289.

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG.....	2
1. EINLEITUNG	4
1.1 Warum eine Verbesserung des lokalen und regionalen Personenverkehrs wichtig ist	4
1.2 Herausforderungen und Chancen für eine Wende	5
1.3 Die Rolle der Europäischen Union	7
2. DAS ARBEITSPROGRAMM	8
2.1 Förderung des Informationsaustauschs	8
2.1.1 Der Informationsdienst "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr"	8
2.1.2 Zusammenführung wichtiger Akteure	8
2.2 Benchmarking zur Verbesserung der Verkehrssysteme	9
2.3 Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens	11
2.3.1 Flächennutzungsplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung	11
2.3.2 Mobilitätsmanagement	12
2.3.3 Faire und effiziente Preise im Verkehr	13
2.3.4 Verkehrstelematik	14
2.3.5 Kraftfahrzeug- und Umweltnormen	15
2.3.6 Öffentliche Dienstleistungsbetriebe und Wettbewerb beim lokalen und regionalen Personenverkehr	16
2.3.7 Spezielle Bedürfnisse von Frauen	18
2.3.8 Personen mit eingeschränkter Mobilität	19
2.4 Effiziente Nutzung der Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union	20
2.4.1 Das transeuropäische Verkehrsnetz	21
2.4.2 Die Programme für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration	22
2.4.3 Regionale Entwicklung und Strukturfonds	22
2.4.4 Informationen über Finanzmittel der Europäischen Union	24
3. SCHLUSSFOLGERUNG	25
ANHANG.....	26
<i>Zusammenfassung des Arbeitsprogramms</i>	

Zusammenfassung

Diese Mitteilung schließt an das Grünbuch der Europäischen Kommission über das Bürgernetz und ihre Arbeiten zur Bewertung des Potentials des intermodalen Personenverkehrs an. Ihre Hauptaussagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Attraktiver lokaler und regionaler Personenverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Verkehrssystems.
- Nah- und Regionalverkehr sind in erster Linie Aufgabe kommunaler, regionaler und nationaler Behörden, die zu diesem Zweck mit Verkehrsbetrieben und Benutzern zusammenarbeiten.
- Aufgabe der Kommission ist es, Behörden, Betreibern und Benutzergruppen nützliche Hilfsmittel an die Hand zu geben und einen angemessenen politischen Rahmen für eine auf Dauer tragbare Mobilität zu schaffen.

In dieser Mitteilung wird das dreijährige Arbeitsprogramm der Kommission erläutert, das den Beitrag, den der lokale und regionale Personenverkehr zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Verringerung des Verkehrsaufkommens, zur Senkung des Energieverbrauchs, zur Verringerung des Schadstoffausstoßes, zur Begrenzung der Lärmbelästigung sowie zum Abbau der sozialen Ausgrenzung und zur Erhöhung der Lebensqualität leisten kann, verstärken soll. Zur Erreichung dieser Ziele muß in stärkerem Maße auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel (saubere und effiziente private und öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren oder zu Fuß gehen) zurückgegriffen und zu diesem Zweck ein integriertes Konzept entwickelt werden.

Das Arbeitsprogramm sieht Informationsaustausch, Benchmarking, die Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens und den Einsatz gemeinschaftlicher Finanzierungsinstrumente vor. Dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend wird die Tätigkeit der Kommission in erster Linie unterstützenden Charakter oder Katalysatorwirkung haben.

Zur Verstärkung des Informationsaustauschs richtet die Europäische Kommission für Fachleute und politische Entscheidungsträger einen Informationsdienst "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr" ein, über den diese sich über neue Verkehrsentwicklungen in ganz Europa informieren können.

Im lokalen und regionalen Personenverkehr unterstützt die Kommission den Einsatz von Benchmarking, der es Behörden, Verkehrsunternehmen und Benutzergruppen durch Eigenbewertung ermöglichen dürfte, die Leistungsfähigkeit des eigenen Verkehrssystems mit der anderer Systeme zu vergleichen. Dies dürfte bei Bedarf Veränderungen erleichtern.

Zur Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens arbeitet die Kommission derzeit Maßnahmen aus, die dazu beitragen sollen, die Verkehrsproblematik bei der Flächennutzungsplanung angemessen zu berücksichtigen, Mobilitätsmanagement-Konzepte zu fördern, die Preise im Verkehr fairer und effizienter zu gestalten, Telematikanwendungen für den Verkehr zu fördern, harmonisierte Normen

für den Kraftfahrzeugbau festzulegen und den speziellen Bedürfnissen von Frauen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in diesem Bereich gerecht zu werden. Die Kommission prüft derzeit, wie die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über öffentliche Dienstleistungen und Wettbewerb im Bereich Personenverkehr angewandt werden, um Vorschläge für weitere Rechtsvorschriften zu unterbreiten.

Um einen wirksamen Einsatz der Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union zu gewährleisten, wird die Kommission prüfen, inwieweit in den Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz auf die Anbindung von Nah- und Regionalverkehrssystemen eingegangen werden kann. Sie wird Demonstrationsprojekte, bei denen praktische Anwendungen von Forschungsergebnissen getestet werden, unterstützen und im Rahmen der Strukturfonds vor allem einen umweltverträglichen Nah- und Regionalverkehr fördern.

1. EINLEITUNG

1.1 Warum eine Verbesserung des lokalen und regionalen Personenverkehrs wichtig ist

Im Vertrag von Amsterdam wird eine nachhaltige Entwicklung erstmals als eines der Ziele der Europäischen Union genannt. Der Verkehr ist hierfür von zentraler Bedeutung¹.

Ein gut funktionierendes europäisches Verkehrssystem setzt einen attraktiven und umweltverträglichen lokalen und regionalen Personenverkehr voraus². Dieser trägt zu wirtschaftlicher Entwicklung und Beschäftigung bei³ und verringert das Verkehrsaufkommen. Dank eines geringeren Energieverbrauchs, einer geringeren Lärmbelastung und eines verminderten Schadstoffausstoßes trägt er außerdem zur Regenerierung der Umwelt bei⁴. Er vermindert die soziale Ausgrenzung, indem er den Menschen die Möglichkeit gibt, ihren Arbeitsplatz, die Schule, Einkaufsmöglichkeiten, medizinische und Freizeiteinrichtungen auch ohne Auto zu erreichen, wobei der Tatsache Rechnung getragen wird, daß Frauen, Jugendliche, ältere Menschen, Arbeitslose und Behinderte ganz besonders von öffentlichen Verkehrsmitteln abhängen. Ein attraktiver und umweltverträglicher Personenverkehr ist in städtischen Gebieten, in denen 80 % der Unionsbürger leben, von grundlegender Bedeutung⁵. Auch in ländlichen Gebieten trägt er zur Lebensqualität bei. All diese Faktoren sind in den beitrittswilligen Ländern von ebenso großer Bedeutung wie in den derzeitigen EU-Mitgliedstaaten.

Für viele Menschen in Europa bedeutete der eigene PKW eine noch nie dagewesene Mobilität und große Flexibilität bei der Lebensgestaltung. Ein Blick in die Zukunft zeigt jedoch, daß die derzeitigen Verhaltensmuster nicht beibehalten werden können. Schätzungen zufolge könnten in Europa mindestens drei von zehn Fahrten in städtischen Gebieten mit einem umweltfreundlicheren Verkehrsmittel zurückgelegt werden⁶. Um einen derartigen Wandel herbeizuführen, müssen Nah- und Regionalverkehrssysteme

¹ Siehe "Agenda 2000. Eine stärkere und erweiterte Union", KOM (97) 2000.

² Beim Personenlandverkehr ist zwischen dem Individualverkehr (privates Auto, Motorrad, zu Fuß gehen und Radfahren) und dem Kollektivverkehr (Bus, Straßenbahn, Zug, U-Bahn, Taxi und Car-sharing) zu unterscheiden. Kollektive Verkehrsmittel können von öffentlichen oder privaten Einrichtungen bereitgestellt werden. Der Individualverkehr wird auch als Privatverkehr bezeichnet, der Kollektivverkehr auch als öffentlicher Verkehr. Als solcher wird er auch in dieser Mitteilung beschrieben. Umweltverträgliche Verkehrssysteme können alle Verkehrsmittel - einzeln oder kombiniert - umfassen, doch muß der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger (wie öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß gehen und Radfahren) dabei sehr hoch sein.

³ Siehe z.B. "Umwelt und Beschäftigung - "Die Schaffung nachhaltiger Wirtschaftsstrukturen in Europa", KOM (97) 592.

⁴ In der Mitteilung "Über Verkehr und CO₂ - Entwicklung eines Gemeinschaftskonzepts" (KOM (98) 204) wird darauf hingewiesen, welche Rolle ein verbessertes Nah- und Regionalverkehrssystem für die Einhaltung des 1997 auf der Konferenz von Kyoto vereinbarten Ziels einer Reduzierung um 8 % der gesamten CO₂-Emissionen der Europäischen Union bis 2008-2012, ausgehend von den Werten des Jahres 1990, spielt.

⁵ Siehe "Wege zu Stadtentwicklung in der Europäischen Union", KOM (97) 197.

⁶ "Changing daily urban mobility: less or differently?", Europäischer Rat der Verkehrsminister, Round Table 102, 1996.

integriert geplant und benützergerecht - d.h. mit Blick auf den Bedarf der Benutzer und auf deren Einstellung gegenüber Alternativen zum Auto - betrieben werden.

Diese Mitteilung schließt an das Grünbuch "Das Bürgernetz"⁷ des Jahres 1995 sowie an die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Bewertung des Potentials des intermodalen Personenverkehrs⁸ an. Sie stützt sich auf die Beiträge, die insgesamt 176 Einrichtungen als Reaktion auf das Grünbuch vorgelegt haben, sowie auf die Beiträge der 250 Behördenvertretern, Verkehrsunternehmen und Benutzergruppen, die im Juni 1996 in Brüssel am Bürgernetz-Forum teilgenommen haben.

Die in dieser Mitteilung erläuterten Maßnahmen unterstützen weiterreichende Initiativen der Gemeinschaft. Sie helfen Behörden dabei, die Anforderungen der Rahmenrichtlinie über die Luftqualität⁹ zu erfüllen, und sind Teil des Aktionsplans für eine nachhaltige Stadtentwicklung, den die Kommission 1998 vorlegen wird.

1.2 Herausforderungen und Chancen für eine Wende

Beim lokalen und regionalen Personenverkehr wurden bereits große Fortschritte erzielt. Dies läßt sich am Grünbuch über das Bürgernetz und anderen Unterlagen ablesen, in denen zahlreiche vorbildliche Beispiele genannt werden. Dennoch stehen wir weiterhin vor enormen Herausforderungen. Zwischen 1970 und 1996 hat sich die Entfernung, die ein Mensch im Schnitt täglich zurücklegt, verdoppelt und liegt nun bei 35 km - davon entfallen derzeit über 80 % auf das Auto. Mehr als drei Viertel aller Fahrten sind kürzer als 10 km, was die Bedeutung eines attraktiven lokalen und regionalen Personenverkehrs unterstreicht.

Jede Stadt und jede Region hat ihre Charakteristika und entwickelt sich auf die für sie typische Weise. Nah- und Regionalverkehr sind in erster Linie Aufgabe lokaler, regionaler und nationaler Behörden, die zu diesem Zweck mit Verkehrsbetrieben und Benutzergruppen zusammenarbeiten. Auch wenn es kein Patentrezept dafür gibt, durch die Verkehrsplanung die lokale Wirtschaft zu fördern, den Zustand der Umwelt zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken, wird doch weithin die absolute Notwendigkeit anerkannt, die Abhängigkeit vom privaten PKW zu verringern und Verkehrssysteme umweltverträglicher zu gestalten. Auch darüber, wie dies erreicht werden kann, herrscht zwischen Behörden und Verkehrsbetrieben weitgehend Einigkeit (siehe Kasten). Die Europäische Kommission schließt sich dieser Vorstellung eines künftigen Nah- und Regionalverkehrs an.

⁷ "Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs", KOM (95) 601.

⁸ Die Task Force "Intermodalität im Verkehr" hat mehrere Berichte veröffentlicht, die in elektronischer Form unter <http://www.cordis.lu/transport/src/task.htm> konsultiert werden können. Siehe auch "Intermodalität und intermodaler Güterverkehr in der Europäischen Union", KOM (97) 243.

⁹ Richtlinie 96/62.

Praktische Methoden zur umweltverträglicheren Gestaltung von Verkehrssystemen und zur Verringerung einer übermäßigen Abhängigkeit vom privaten PKW

- Verbesserung der Qualität und der Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel und Erhöhung ihrer Fähigkeit, sich veränderten Beförderungsbedürfnissen flexibel anzupassen.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer.
- Verringerung der Notwendigkeit von Fahrten, beispielsweise durch Umkehrung des Trends, Siedlungen, Arbeitsplätze, Schulen, Geschäfte, medizinische und Freizeiteinrichtungen an weit abgelegenen, ohne einen privaten PKW nur schwer erreichbaren Orten anzusiedeln.
- Gewährleistung einer hohen Lebensqualität ohne Abhängigkeit vom Auto bei gleichzeitiger Anerkennung seiner fortdauernden Bedeutung in den Nahverkehrssystemen.
- Abbau psychologischer Barrieren, die einer Benutzung alternativer Verkehrsmittel im Wege stehen, und Bemühen um Unterstützung der Öffentlichkeit für die Förderung einer stärkeren Inanspruchnahme dieser Alternativen.
- Aktive Steuerung der Pkw-Nutzung in überlasteten Gebieten - beispielsweise durch Parkbeschränkungen, Zugangskontrollen oder Konzepte für Straßenbenutzungsgebühren.
- Umfassende Berücksichtigung des Verkehrs in Strategien zur Raumplanung sowie zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und des sozialen Zusammenhalts.
- Förderung neuer, flexibler Arbeitszeitvereinbarungen¹⁰.
- Schaffung eines Haus-zu-Haus-Verkehrssystems unter Einbeziehung aller oben genannten Punkte, das von den Menschen als ein integriertes Bürgernetz genutzt werden kann.

Die Umsetzung derartiger Maßnahmen wird durch die Struktur des Verkehrssystems oftmals erschwert. Die Menschen haben unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und suchen nach flexiblen individuellen Lösungen, doch sind standardisierte Dienste für Verkehrsbehörden und -betriebe einfacher zu erbringen. Menschen reisen von Haus zu Haus und möchten dies ohne Unterbrechung tun, doch stützen sich Verkehrsdienste im allgemeinen auf einen einzigen Verkehrsträger und sind nicht aufeinander abgestimmt. Die Beförderungsbedürfnisse verändern sich im Laufe der Zeit, ebenso der Stellenwert, der Faktoren wie der Umweltverträglichkeit beigemessen wird - die Muster von Verkehrsdiensten bleiben dagegen nahezu unverändert.

¹⁰ Siehe Grünbuch 'Eine neue Arbeitsorganisation im Geiste der Partnerschaft', KOM (97) 128.

Benötigt werden integrierte Verkehrsdienste, die problemloses, rasches Reisen von Haus zu Haus ermöglichen, unabhängig davon, wie häufig umgestiegen werden muß oder welche Entfernungen zurückgelegt werden. In dieser Hinsicht von grundlegender Bedeutung ist die Intermodalität. Sie ermöglicht die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel, die in ihrer Gesamtheit eine nahtlose Verkehrskette bilden (siehe Kasten).

Wesentliche Elemente eines intermodalen Konzepts für den lokalen und regionalen Personenverkehr

- Intermodale Verkehrsplanung und Schaffung der entsprechenden Infrastruktur mit dem Ziel, gute Anschlüsse zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und ein problemloses Umsteigen zu gewährleisten.
- Pilotaktionen, bei denen die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden und Betreiber und Behörden die Möglichkeit haben, flexibel auf Störungen des Verkehrssystems zu reagieren.
- Zusatzdienste und -technologien, die eine verkehrsmittelübergeordnete Reiseinformation, Fahrscheinausgabe und Zahlungsabwicklung ermöglichen und im Idealfall alle Verkehrsträger eines Gebietes abdecken.

1.3 Die Rolle der Europäischen Union

Untersucht man die Rolle, die die Europäische Union in bezug auf den Nah- und Regionalverkehr spielen kann, ist stets vom Subsidiaritätsprinzip auszugehen. Die Union sollte nur tätig werden, wenn dies für nationale, regionale oder kommunale Maßnahmen mit zusätzlichem Nutzen verbunden ist. Die Reaktionen auf das Grünbuch über das Bürgernetz haben gezeigt, daß Maßnahmen der Europäischen Union, nach Auffassung vieler, in vier Schlüsselbereichen von zusätzlichem Nutzen sein und die auf anderer Ebene getroffenen Maßnahmen unterstützen und beschleunigen können. Dies gilt für:

- (1) die Förderung des Informationsaustauschs mit dem Ziel, den Zugang zu Informationen über erfolgreiche und weniger erfolgreiche Projekte zu erleichtern;
- (2) die Förderung von Benchmarking im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit von Diensten, um Behörden und Verkehrsbetrieben einen Leistungsvergleich zwischen ihrem Nah- und Regionalverkehrssystem und anderen Systemen zu ermöglichen;
- (3) die Schaffung eines politischen und rechtlichen Rahmens, der eine bessere Nutzung lokaler und regionaler Personenverkehrssysteme ermöglicht, um dadurch zur Erreichung der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union, nämlich Effizienz, Qualität und umweltgerechte Mobilität, beizutragen;
- (4) den wirkungsvollen Einsatz der Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union, d.h. die Förderung von Investitionen in den lokalen und regionalen Personenverkehr, wo dies erforderlich ist, um die Ziele der Europäischen Union, wie Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Chancengleichheit, Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Beschäftigung, wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt, Verbesserung der Luftqualität, Energieeinsparungen oder Erweiterung der Union, zu erreichen.

In dieser Mitteilung wird das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission in den genannten Bereichen für den Zeitraum 1998 bis 2000 erläutert. Eine Zusammenfassung des Arbeitsprogramms ist als Anlage beigefügt.

2. DAS ARBEITSPROGRAMM

2.1 Förderung des Informationsaustauschs

Im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs verfügt Europa über umfangreiche Erfahrungen und umfassende Fachkenntnisse. Einige der wichtigsten Quellen auf europäischer Ebene sind Netze von Verkehrsbetrieben und Behörden, von der Europäischen Union geförderte Forschungs- und Entwicklungsprojekte und eine aktuelle Bestandsaufnahme der Fortschritte, die die Mitgliedstaaten bei der Zugänglichkeit von Verkehrsdiensten erzielt haben¹¹. Auch auf nationaler und lokaler Ebene wurden zahlreiche Informationen gesammelt. Die Nachfrage nach derartigen Informationen ist sehr groß, so daß diese nunmehr weiten Kreisen leicht zugänglich gemacht werden müssen.

2.1.1 Der Informationsdienst "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr"

Die Kommission hat mit dem Netz POLIS, dem Städte und Regionen angeschlossen sind, und dem Internationalen Verein für öffentliches Verkehrswesen (UITP) einen Vertrag über die Schaffung eines Informationsdienstes "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr" geschlossen¹². Dieser wird aus einer Datenbank mit Informationen über lokalen und regionalen Personenverkehr aller Art bestehen. Darin enthalten sein werden Informationen zu den Themen Dienstgestaltung, Zugänglichkeit, Planung und Flächennutzung sowie Tarifierung. Der Dienst wird ab Mitte 1998 zur Verfügung stehen. Stützen wird sich die Datenbank auf die oben genannten Quellen, auf neue Beispiele für vorbildliche Praktiken und auf Projektbeschreibungen, die von Benutzern des Dienstes vorgelegt werden. Dieser Dienst kann elektronisch über das World Wide Web abgerufen werden. Weitergehende Informationen sind auf Papier erhältlich.

2.1.2 Zusammenführung wichtiger Akteure

Die Europäische Kommission wird mit den Regierungen der Mitgliedstaaten, die Round-Table-Gespräche veranstalten wollen, zusammenarbeiten. Ziel dieser Veranstaltungen soll es sein, mit den wichtigsten Personen und Organisationen über praktische Lösungen für Probleme zu diskutieren, die einen integrierten Personenverkehr behindern, und Reaktionen auf die Arbeiten der Kommission zu liefern.

Mit einer internationalen Konferenz, die sie Ende 1998 veranstaltet, möchte die Kommission eine breitere Öffentlichkeit mit den Instrumenten vertraut machen, die sie für Behörden, Betreiber und Benutzergruppen von Nahverkehrssystemen entwickelt. Auch auf dem Stadtforum, das die Kommission ebenso für Ende 1998 anberaumt hat, soll Verkehr ein Schwerpunktthema sein.

Der Informationsaustausch und die Verbreitung von Informationen über die Politik der Europäischen Union und ihre Programme werden durch europäische Netze und Büros

¹¹ Von der Europäischen Kommission (GD VII) 1997 durchgeführte Studie über zugängliche Verkehrsdienste. Die Ergebnisse dieser Studie werden im Laufe des Jahres 1998 vorliegen.

¹² <http://www.eltis.org>

lokaler und regionaler Behörden erleichtert. Die Kommission wird diese Netze in ihrer Zusammenarbeit unterstützen und sich bemühen, für sie einen guten Zugang zu Informationen über politische Maßnahmen der Europäischen Union mit Auswirkungen auf den Personenverkehr zu gewährleisten.

In den mittel- und osteuropäischen Ländern und den baltischen Staaten haben sich die Reisegewohnheiten in den letzten zehn Jahren stark gewandelt. Lokale, regionale und nationale Behörden sowie Nichtregierungsorganisationen in diesen Ländern sind verstärkt auf der Suche nach einer Verkehrspolitik, die ihnen die Möglichkeit gibt, der Umweltverträglichkeit einen höheren Stellenwert einzuräumen, die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern und sich gleichzeitig die Vorteile zunutze zu machen, die eine erhöhte Mobilität mit sich bringen kann. Sie alle könnten voneinander und von ihren Nachbarländern in der Europäischen Union lernen. Die Kommission plant daher, Netze, in deren Rahmen diese Fragen angesprochen werden könnten, zu fördern. Sie wird Einrichtungen aus mittel- und osteuropäischen Ländern sowie aus den baltischen Staaten auch weiterhin die Möglichkeit geben, an Forschungsprogrammen teilzunehmen, die von der Kommission gefördert werden.

Als Beispiel dafür, wie wichtige Akteure zusammengeführt werden können, hat die Kommission beschlossen, die Bemühungen der europäischen Radfahrverbände um eine Verknüpfung der Radwegnetze der einzelnen Mitgliedstaaten zu unterstützen, was nicht nur für den Verkehr und die Umwelt, sondern auch für den Tourismus, die Gesundheit und die Regionalentwicklung mit erheblichen Vorteilen verbunden sein kann.

2.2 Benchmarking zur Verbesserung der Verkehrssysteme

Die für den lokalen und regionalen Personenverkehr zuständigen Behörden und Verkehrsbetriebe sollten die Möglichkeit haben, die Leistungsfähigkeit ihres Verkehrssystems mit an anderen Orten befindlichen vorbildlichen Systemen zu vergleichen. Dadurch können sie Anregungen für Verbesserungen erhalten und zur Umsetzung dieser Verbesserungen motiviert werden. Gute Leistungen sollten anerkannt und belohnt werden. Die wichtigsten Ergebnisse des Benchmarking sollten für Fahrgäste und für die breite Öffentlichkeit zugänglich sein.

Um dies zu erreichen, wird die Europäische Kommission für das Benchmarking im Personennahverkehr ein Eigenbewertungssystem initiieren. In anderen Bereichen konnte die Qualität der Dienste und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch Benchmarking kontinuierlich verbessert bzw. erhöht werden¹³. Einige öffentliche Verkehrsunternehmen wenden das Benchmarking bereits an und haben auf diese Weise unter anderem mehrere U-Bahn-Systeme verglichen.

¹³ "Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie - Eine Bewertung mittels Benchmarking", KOM (96) 463.

1998 soll im Rahmen des von der Kommission geförderten Forschungsprojekts QUATTRO¹⁴ eine Liste von Qualitätskriterien und -methoden für das Qualitätsmanagement erstellt werden, die bei der Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsdienste ein wertvolles Hilfsmittel darstellen dürfte.

Da die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsbetriebs unter anderem von Faktoren wie dem Verkehrsmanagement und der Flächennutzungsplanung abhängt, auf die es selbst keinen Einfluß hat, müssen neben dem Benchmarking öffentlicher Verkehrsdienste auch Verfahren für die Bewertung von Nahverkehrssystemen insgesamt entwickelt werden. Bei einer Beurteilung des gesamten Systems kann die Verantwortung der Behörden für die Steuerung der Entwicklung des Nah- und Regionalverkehrs ermittelt werden. Die Kommission wird im Laufe des Jahres gemeinsam mit dem Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) ein Pilotprojekt für Benchmarking im Personennahverkehr ins Leben rufen (siehe Kasten).

Darüber hinaus wird die Kommission dieses Jahr eine Mitteilung über Benchmarking im Verkehr vorlegen.

Das Europäische Komitee für Normung (CEN) plant die Aufstellung von Standarddefinitionen, die bei der Festlegung von Qualitätskriterien für den Personenverkehr herangezogen werden können¹⁵. Die Arbeiten wurden 1997 aufgenommen und dürften im Jahre 2001 abgeschlossen sein. Die Kommission wird dem CEN Ende 1998 Empfehlungen vorlegen, denen die Ergebnisse der von ihr geförderten Qualitäts- und Benchmarking-Projekte zugrunde liegen.

Ab 1999 wird die Kommission versuchen, Behörden und Verkehrsbetriebe zu einer umfassenden Anwendung des Benchmarking zu veranlassen. Sie wird ein Handbuch über Benchmarking im Personennahverkehr veröffentlichen und dafür sorgen, daß die in diesem Zusammenhang erzielten Ergebnisse in einer Datenbank zusammengestellt und breiten Kreisen zugänglich gemacht werden. Die Anwendung von Qualitätskriterien und Benchmarking sowie die Bereitstellung von Ergebnissen für die Öffentlichkeit könnten unter anderem durch die Verleihung von Qualitätszeichen und/oder Preisen gefördert werden. Die Kommission wird den Nutzen solcher Maßnahmen prüfen.

Darüber hinaus wird die Kommission eine Expertengruppe mit beratender Funktion ins Leben rufen, die sie bei ihren Initiativen im Bereich des Benchmarking im lokalen und regionalen Personenverkehr unterstützen soll.

¹⁴ "Quality Approach in Tendering/contracting Urban Public Transport Operations".

¹⁵ CEN/TC320 - Dienstleistungen im Transportwesen, AG 5 - Kollektiver Personenverkehr.

Das Benchmarking-Pilotprojekt

1998 und 1999 wird die Europäische Kommission mit einer kleinen Gruppe von Behörden und Verkehrsbetrieben zusammenarbeiten, die ihr Interesse am Benchmarking bekundet haben. Das Projekt wird aus zwei Abschnitten bestehen, die sich auf technische Leitlinien stützen, denen Material aus unterschiedlichen, von der Kommission geförderten Forschungsprojekten zugrunde liegt.

(1) Bewertung der Leistungsfähigkeit: Die Pilotgruppe wird die Leistungsfähigkeit ihrer Nahverkehrssysteme ermitteln und vergleichen und dabei Schlüsselindikatoren verwenden, die u.a. folgende Themen betreffen:

- Welche Verkehrsdienste wollen die Bürger und inwieweit wird das System diesen Bedürfnissen gerecht?
- Wie schnell und effizient sind die vorhandenen Verkehrsdienste?
- Wie wirkt sich der Verkehr auf andere Bereiche, z.B. die Umwelt, aus?

(2) Benchmarking in ausgewählten Bereichen: Untergruppen werden unter der Leitung eines der Teilnehmer ausgewählte Bereiche prüfen, die ihrer Auffassung nach dringend einer Verbesserung bedürfen.

2.3 Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens

Maßnahmen zur Verbesserung des Personenverkehrs sind nur dann erfolgversprechend, wenn parallel dazu ein angemessener politischer Rahmen geschaffen wird. Dieser Rahmen kann die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen, die Standortentscheidung von privaten Haushalten, Unternehmen und Behörden sowie die Wahl öffentlicher oder privater Verkehrsmittel beeinflussen und öffentlichen Verkehrsbetrieben und Behörden einen Anreiz geben, ihre Effizienz zu steigern, verschiedenen Benutzergruppen bessere Dienstleistungen anzubieten und sich an einer integrierten Infrastruktur, den dazugehörigen Initiativen und Zusatzdiensten zu beteiligen. In diesem Kapitel wird die Rolle der Union bei der Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens umrissen.

2.3.1 Flächennutzungsplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Flächennutzung in Europa ist in zunehmendem Maße von Zersiedelung gekennzeichnet, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß immer mehr Menschen ein eigenes Auto besitzen. Die Zersiedelung hat ihrerseits die Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel geschwächt und es schwerer gemacht, auch ohne Auto gut zu

leben. Kommunale, regionale und nationale Behörden bemühen sich in zunehmendem Maße um eine Flächennutzungs politik, durch die ein umweltverträgliches Verkehrswesen gefördert wird. Die Kommission wird überprüfen, wie die Instrumente der Europäischen Union - beispielsweise die Transeuropäischen Netze, die Regional- und Kohäsionspolitik, Umwelt- und Tourismusprogramme - darauf ausgerichtet werden könnten, eine vorbildliche Einbeziehung des Verkehrs in die Flächennutzungsplanung zu fördern. Dieses Konzept steht im Einklang mit der Europäischen Raumordnungsperspektive¹⁶.

Kommunale, regionale und nationale Behörden führen im Rahmen ihrer Flächennutzungsplanung zunehmend Umweltverträglichkeitsprüfungen durch. Um dies weiter zu fördern, hat die Kommission einen Richtlinien vorschlag vorgelegt¹⁷. Dieser Richtlinie zufolge, die im Jahr 2000 in Kraft treten könnte, müßten zahlreiche Pläne und Vorschläge in den Bereichen Verkehr und Flächennutzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Die Kommission will den Behörden beim verkehrsbezogenen Teil dieser Form der Umweltverträglichkeitsprüfung auf kommunaler und regionaler Ebene unter Berücksichtigung des Nutzens für die Umwelt und der Kosten helfen. Stützen wird sie sich dabei auf Forschungsarbeiten, die zwischen 1997 und 2000 durchgeführt¹⁸ und in Form eines Handbuchs sowie durch Workshops verbreitet werden.

2.3.2 *Mobilitätsmanagement*

Immer mehr Arbeitgeber und Unternehmen¹⁹ arbeiten Pläne aus, um Mitarbeiter und Besucher zu einem umweltverträglichen Verkehrsverhalten anzuhalten. Arbeitgeber und Unternehmen müssen dies zum einen im Interesse ihrer Erreichbarkeit und zum Schutz der Umwelt tun, zum anderen aber auch, weil derartige Pläne in zunehmendem Maße Voraussetzung für Bau- und Erschließungsgenehmigungen sind. Mobilitätsmanagement kann den Unternehmen helfen, Geld einzusparen, das sonst für Fahrtkostenzuschüsse, Parkgebühren und Geschäftsreisekosten aufgewandt würde.

Durch zwei von der Europäischen Kommission geförderte Forschungsprojekte²⁰ wird die Demonstration von Mobilitätsmanagement an insgesamt siebzehn Standorten unterstützt.

¹⁶ Der erste offizielle Entwurf der Europäischen Raumordnungsperspektive wurde auf dem informellen Treffen der Minister in Noordwijk als Bezugsdokument gebilligt, in dem Leitlinien für ein integriertes, gemeinsames Raumordnungskonzept auf Ebene der Europäischen Union aufgestellt werden.

¹⁷ "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme", KOM (96) 511.

¹⁸ Dazu zählen auch drei bereits angelaufene Projekte, nämlich SESAME, ein Projekt über Flächennutzung, Reiseverhalten und Reisebedarf, COMMUTE ("COMmon Methodology for MULTimodal Transport Environmental impact assessment") und LEDA ("LEgal and ReguLatory measures for sustainable transport in cities").

¹⁹ Darunter die Europäische Kommission, die im Rahmen ihres Plans für eine "grüne" Haushaltsführung ein Mobilitätsmanagement-Konzept für ihr Personal ausarbeitet.

²⁰ MOMENTUM ("MObility manageMENT in the Urban environMent") und MOSAIC ("MObility Strategy Applications in the Community"). Andere von der Gemeinschaft geförderte Forschungsprojekte, in deren Rahmen u.a. Mobilitätsmanagement demonstriert wird, sind CONCERT (COoperation for Novel City Electronic Regulating Tool), ADEPT (Automatic Debiting and Electronic

Im Rahmen dieser Projekte wird ein Handbuch darüber erstellt werden, wie der Anstoß für Mobilitätsmanagement gegeben werden kann und analysiert werden, welche rechtlichen, steuerlichen und organisatorischen Hindernisse der weiteren Entwicklung des Mobilitätsmanagements im Wege stehen.

Die Kommission wird 1998 die Einrichtung eines Europäischen Forums für Mobilitätsmanagement unterstützen und sich um eine Partnerschaft mit wichtigen Vertretern der Mitgliedstaaten, der Industrie und der Benutzer bemühen. Ziel dieses Forums ist es, Erfahrungen im Bereich des Mobilitätsmanagements zusammenzustellen, Round Tables mit wichtigen Arbeitgebern, Gewerkschaften, Benutzergruppen und Betreibern zu veranstalten und den Anstoß für Benchmarking verschiedener Mobilitätsmanagementkonzepte zu geben. Die Kommission wird weiterhin Sensibilisierungsmaßnahmen unterstützen, wie die 1997 begonnene Reihe europäischer Konferenzen zum Thema Mobilitätsmanagement.

Die Kommission plant darüber hinaus für das Jahr 2000 die Vorlage einer Mitteilung über Mobilitätsmanagement.

2.3.3 Faire und effiziente Preise im Verkehr

Ein Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird durch das derzeitige Preisgefüge im Verkehr nicht ausreichend gefördert. Die Preise für Einzelfahrten stehen weder in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der in Anspruch genommenen Infrastruktur noch entsprechen sie den externen Kosten, die Staus, Umweltverschmutzung und Unfälle den anderen Teilnehmern des Verkehrssystems und der Gesellschaft insgesamt aufbürden. Autobesitzer haben relativ hohe Fixkosten und relativ niedrige Kosten für jeden zurückgelegten Kilometer. Dies führt dazu, daß selbst in Fällen, in denen öffentliche Verkehrsmittel, ein Fußmarsch oder Radfahren gangbare Alternativen darstellen würden, die Kostenstruktur Autobesitzer davon abhält, diese tatsächlich zu nutzen.

Um die externen Kosten des Verkehrs zunehmend zu internalisieren, spricht sich die Europäische Kommission in ihrem Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr"²¹ für ein neues Preisgefüge aus, bei dem die Preise fairer gestaltet und nach den Kosten gestaffelt werden sollen, die bei der jeweiligen Fahrt durch Umweltbelastung und Staus verursacht werden, und das mehr Menschen dazu veranlaßt, vom Auto auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen. Dies stellt eine effiziente Möglichkeit dar, Mobilitätsprobleme zu lösen und die Umweltbelastung einzudämmen. Die Vorzüge - wie die verbesserten öffentlichen Verkehrsdienste - kommen größtenteils den Menschen mit niedrigeren Einkommen zugute.

Straßenbenutzungsgebühren stellen eine Möglichkeit dar, in städtischen Gebieten Überlastungsprobleme in den Griff zu bekommen und für faire und effiziente Preise zu sorgen. Nach Überzeugung der Kommission hängt die Akzeptanz der Öffentlichkeit für eine derartige Maßnahme davon ab, ob ein beträchtlicher Teil der Einnahmen aus

Payment for Transport) und CAPITALS (Capitals Project for Integrated Telematics Applications on a Large Scale).

²¹ "Faire und effiziente Preise im Verkehr", KOM (95) 691.

Straßenbenutzungsgebühren auf kommunaler Ebene re-investiert wird, wobei vor allem öffentliche Verkehrsmittel sowie Fuß- und Radwege für eine derartige Investition in Frage kämen. Auf diese Weise können Straßenbenutzungsgebühren einen weiteren Beitrag zum Ausbau eines umweltverträglichen lokalen und regionalen Personenverkehrs leisten.

Die Kommission plant eine Zusammenarbeit mit länderübergreifenden Verbänden kommunaler oder regionaler Behörden, die die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren ernsthaft in Erwägung ziehen. Durch einen koordinierten Ansatz wird die Kommission sicherstellen, daß diese Gruppen in vollem Umfang von den Forschungen und technischen Arbeiten, die die Kommission auf diesem Gebiet durchgeführt hat, sowie von den Erfahrungen, die an derartigen Projekten beteiligte Kommunen bislang gesammelt haben, profitieren können. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang die konzertierte Aktion²² CAPRI²³ ins Leben gerufen, in deren Rahmen die bei Forschungsarbeiten über Preise im Verkehr erzielten Ergebnisse zusammengetragen und ein Konsens über deren Auswirkungen auf die Verkehrspolitik erzielt werden soll. Die Kommission will ferner untersuchen, welche Faktoren die Akzeptanz derartiger Gebühren seitens der Öffentlichkeit beeinflussen und wie Pendelfahrten und Geschäftsreisen (einschließlich Parken) steuerlich behandelt werden sollten.

Die Kommission wird 1998 ein Weißbuch über ein gemeinsames Konzept für Verkehrsinfrastruktur-Entgelte vorlegen.

2.3.4 *Verkehrstelematik*

Europa wird mehr und mehr zu einer "Informationsgesellschaft", in der eine geschickte Steuerung und Verwertung von Informationen für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und die Qualität öffentlicher Dienstleistungen von wachsender Bedeutung ist. Im Bereich Verkehr ist die Europäische Kommission sehr daran interessiert, das Potential von Telematikanwendungen²⁴, die eine Kombination aus Informations- und Telekommunikationstechnologien darstellen, so weit wie möglich auszuschöpfen. Telematikanwendungen können die Effizienz und Qualität von Verkehrsdiensten steigern und dazu beitragen, Hindernisse für ihre Integration zu überwinden.

Neue Telematikanwendungen, die Ergebnis von der Kommission geförderter Forschungs- und Entwicklungsprojekte sind, können benutzerfreundliche Informationen in Echtzeit bieten, die zu Hause, am Arbeitsplatz, unterwegs oder an Haltestellen, Bahnhöfen, Raststätten u.ä. abrufbar sind. Bereitgestellt werden können diese Informationen über ortsfeste oder mobile Geräte, wie tragbare Reisebegleiter. Nach Auffassung der Kommission sollten diese Informationen so viele Verkehrsträger wie möglich abdecken und auch über Fahrstrecken und Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel, den Grad der Überlastung des Straßennetzes, verfügbare Parkplätze und akute Umweltverschmutzungsprobleme Auskunft geben.

²² Bei konzertierten Aktionen werden Vertreter der Mitgliedstaaten und Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen und Forschungsprojekte zusammengebracht, um Forschungsergebnisse zu konsolidieren.

²³ "Concerted Action for transport Pricing Research Integration".

²⁴ Auch intelligente Verkehrssysteme (ITS) genannt.

Die Kommission unterstützt die Entwicklung elektronischer Zahlungs- und Fahrscheinsysteme für öffentliche Verkehrsmittel, den intermodalen Verkehr, die Erhebung und den Einzug von Straßenbenutzungsgebühren sowie "Multiservice-Karten" (diese können als Zahlungsmittel für öffentliche Verkehrsmittel und für Parkgebühren, aber auch als elektronische Brieftasche und zur Abfrage von Informationen benutzt werden). Ihre Bemühungen sind ferner auf eine angemessene Interoperabilität zwischen diesen Systemen gerichtet²⁵ - beispielsweise durch finanzielle Unterstützung der konzertierten Aktion CARD-ME²⁶. Die Kommission wird im Laufe des Jahres 1998 eine Mitteilung über die elektronische Gebührenerhebung vorlegen.

Von der Kommission gefördert wird auch die Entwicklung von Telematikanwendungen in folgenden Bereichen: Verkehrssteuerung und Vorfahrt für öffentliche Verkehrsmittel an Ampeln, Fahrzeugplanung und -steuerung für öffentliche Verkehrsbetriebe, bedarfsgesteuerte öffentliche Verkehrsmittel und Hilfe für behinderte oder ältere Fahrgäste. Durch die stärkere Verbreitung des elektronischen Geschäftsverkehrs wird die Entwicklung weiterer wichtiger Anwendungen ermöglicht, z.B. für Reservierungen.

Telematikanwendungen tragen zur Erreichung politischer Ziele bei, die von Ort zu Ort unterschiedlich sind. Um die Entwicklung von Telematikanwendungen in Städten zu fördern und die Anschlüsse an die Systeme des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu ermöglichen, unterstützt die Kommission die ITS-Projekte City Pioneer und CARISMA. Sie werden den Städten Ratschläge an die Hand geben, wie sie ihren individuellen Bedürfnissen angepaßte Telematikanwendungen optimal nutzen können.

2.3.5 Kraftfahrzeug- und Umweltnormen

Stadt- und Überlandbusse werden in der Europäischen Union nach unterschiedlichen technischen Normen gebaut. Im Interesse einer größeren Harmonisierung hat die Kommission eine Richtlinie vorgeschlagen, in der für neue Stadt- und Überlandbusse Konstruktionsnormen festgelegt werden. Diese umfassen auch die Zugänglichkeit und sollen in diesem Punkt zumindest für Stadtbusse²⁷ verbindlich sein. Für die Einführung dieser Anforderungen wird der 1. Oktober 1999 vorgeschlagen. Für den spurgeführten Stadtverkehr hat die Kommission das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung beauftragt, Referenznormen im Rahmen der Richtlinie über die Auftragsvergabe von Versorgungsunternehmen²⁸ aufzustellen. UITP und UNIFE (die Union der europäischen Eisenbahn-Industrien) haben vor kurzem ein Europäisches Forum des öffentlichen Schienennahverkehrs gegründet, das untersuchen soll, welche grundlegenden Gemeinsamkeiten bei den technischen

²⁵ Festgelegt wurde diese Zielsetzung in "Gemeinschaftsstrategie und Rahmenbedingungen für den Einsatz der Straßenverkehrstelematik in Europa", KOM (97) 223. Interoperabilität bedeutet in diesem Zusammenhang, daß der Benutzer eines Systems auch die Möglichkeit der Benutzung eines anderen haben sollte.

²⁶ Concerted Action for Research on Demand Management in Europe (läuft seit 1993).

²⁷ Die Kommission prüft derzeit, ob die gleichen Normen für Busse, die im Fernverkehr eingesetzt werden, geeignet sind.

²⁸ Richtlinie 93/38.

Spezifikationen für Stadt- und Straßenbahnen bestehen. Die Kommission wird diese Arbeiten mit Interesse verfolgen. Sie könnten als Grundlage für Normen dienen.

Die Gemeinschaft legte erstmals in den frühen siebziger Jahren Umweltnormen für Kraftfahrzeuge fest. Für viele wichtige Schadstoffe sind die Normen zur Zeit zehnmal strenger als damals. Doch die Besorgnis der Öffentlichkeit, das zunehmende Verkehrsaufkommen und der stellenweise Fortbestand hoher Schadstoffkonzentrationen in vielen Klein- und Großstädten zeigen, daß die Normen weiter verschärft werden müssen.

Um eine technische Grundlage für weitere Rechtsvorschriften zur kostenwirksamen Verringerung der durch Kraftfahrzeuge verursachten Umweltschäden zu schaffen, stellte die Kommission 1992 gemeinsam mit europäischen Automobilherstellern und der Mineralölwirtschaft das Auto-Oil-Programm auf. Dieses gab den Rahmen vor für eine Reihe von Vorschlägen, die auf strengere Kraftfahrzeugemissionsnormen, bessere Kraftstoffqualitätsnormen und strengere Vorschriften für Inspektionen und Wartungsarbeiten abzielten und von der Kommission zwischen 1996 und 1998 vorgelegt wurden²⁹.

Anfang 1997 rief die Kommission das Auto-Oil-Programm II ins Leben, an dem nunmehr auch die Mitgliedstaaten und Nichtregierungsorganisationen beteiligt sind. Im Rahmen dieses Programms werden nicht nur die Überlegungen zu Kraftfahrzeug- und Kraftstoffnormen fortgesetzt, sondern wird darüber hinaus von einer Arbeitsgruppe geprüft, wie der Zustand der Umwelt durch öffentliche Verkehrsmittel und über das Preissystem im Verkehrsbereich verbessert werden kann.

2.3.6 Öffentliche Dienstleistungsbetriebe und Wettbewerb beim lokalen und regionalen Personenverkehr

Öffentliche Verkehrsmittel spielen bei der Verringerung der Umweltbelastung, der Unterstützung des Wirtschaftswachstums und der Förderung des sozialen Zusammenhalts eine maßgebliche Rolle. Der Bedarf der breiten Öffentlichkeit an öffentlichen Verkehrsdiensten ist oftmals größer als das, was die Betreiber, wenn sie durch rein kommerzielle Überlegungen gelenkt würden, bereitstellen würden. Diese Dienstleistungen fallen unter die Daseinsvorsorge und werden als öffentliche Dienste bezeichnet.

Über die Bereitstellung öffentlicher Dienste entscheiden Behörden; sie genehmigen sie und unterstützen sie finanziell. Dies ist unabhängig davon, ob die Betreiber, die die Dienste bereitstellen, zum staatlichen oder privatwirtschaftlichen Sektor gehören³⁰.

Im Nah- und Regionalverkehr ist die Integration der Dienste eine der wichtigsten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Rein kommerzielle Entscheidungen von Betreibern konkurrierender Dienste werden oftmals nicht zu dem Maß an Integration

²⁹ Siehe "Künftige Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Auto-Oil-Programms" (KOM (96) 248).

³⁰ Siehe "Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa" KOM (96) 443.

führen, das erforderlich ist, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw bieten sollen. Um Integration zu erreichen, ist es häufig am besten, wenn man einem Betreiber das Exklusivrecht auf Betrieb einer speziellen Art des öffentlichen Verkehrsdienstes in einem abgegrenzten geographischen Bereich gibt. Darüber hinaus bieten solche Exklusivregelungen den Vorteil, daß sie Verkehrsunternehmen möglicherweise dazu veranlassen, in Infrastruktur, Fahrzeuge oder Marketing zu investieren, was sie andernfalls nicht tun würden.

Allerdings müssen diese Argumente für staatliche Beihilfen und Exklusivrechte gegenüber der Gefahr des Fehlens von Initiativen, der Unfähigkeit, sich auf Änderungen der Kundenbedürfnisse und der Attraktivität konkurrierender Verkehrsträger einzustellen, und dem schwachen Gegenwert für Ausgaben der öffentlichen Hand abgewogen werden. Aus diesem Grund sollten Rahmenbedingungen für öffentliche Dienste geschaffen werden, die Behörden und Betreibern sinnvolle Anreize bieten.

Bereits jetzt müssen nach dem Gemeinschaftsrecht³¹ aus öffentlichen Mitteln finanzierte Verkehrsdienste vertraglich genau definiert sein und die Anbieter dieser Dienste angemessen entschädigt werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch den lokalen und regionalen Personenverkehr von diesen Anforderungen ausnehmen. Auch sind die Behörden nicht verpflichtet, bei der Vergabe von Exklusivrechten oder von Verträgen über öffentliche Dienste marktwirtschaftliche Gesichtspunkte zu beachten.

Die Europäische Kommission hält diese Situation für unbefriedigend, da sie keinen angemessenen Gegenwert für die aufgewandten Mittel garantiert, der Qualität nicht förderlich ist und auch für die Verkehrsbetriebe weder Klarheit noch Rechtssicherheit bietet. Sie wird nicht der Tatsache gerecht, daß die Niederlassungsfreiheit zu einer Zunahme gemeinsamer, grenzübergreifender Initiativen geführt hat, die dazu beitragen, einen gemeinsamen Markt für den lokalen und regionalen Personenverkehr zu schaffen, auch wenn die Kabotage im Landverkehr zu einem Großteil nicht liberalisiert ist³².

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sollten in klaren Verträgen zwischen Behörden und Betreibern festgeschrieben sein, und ein finanzieller Ausgleich sollte in unmittelbarem Bezug zu einem bei der Erbringung der zusätzlichen Leistungen entstandenem Defizit stehen. Die Kommission hat die Absicht, 1998 Vorschläge für einschlägige Rechtsvorschriften vorzulegen.

Sinnvoll konzipierte Verfahren, die in die Vergabe von Exklusivrechten ein Wettbewerbselement bringen, können zu besseren Diensten und einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis führen. In mehreren Ländern wurden mit dem Ausschreibungsverfahren gute Erfahrungen gemacht. Der von der Kommission finanzierten Studie ISOTOPE³³ zufolge könnten in mehreren Fällen die Kosten im öffentlichen Nahverkehr durch eine Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit um

³¹ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (ABl. Nr. L 156 vom 28.6.69), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. Nr. L 169 vom 29.6.91).

³² Für Eisenbahnen ist die Kabotage nicht liberalisiert. Für Busse ist die Kabotage für gelegentliche Dienste liberalisiert sowie für bestimmte regelmäßige Dienste, die in Verbindung mit internationalen Diensten betrieben werden.

³³ "Improved Structure and Organisation for urban Transport Operations of Passengers in Europe".

10 bis 35 % gesenkt werden. Die Studie kam zu dem Schluß, daß durch beschränkten Wettbewerb und Ausschreibungen Dienste verbessert und Kosten gesenkt werden können. Derartige Maßnahmen müssen jedoch reglementiert werden, und die Integration des Netzes sollte gewahrt bleiben. Im Eisenbahnsektor hat die Einführung von Ausschreibungsverfahren im allgemeinen zu niedrigeren Kosten, höherer Produktivität, besseren Diensten und einer höheren Beförderungsrates geführt, obschon noch Anreize für Investitionen durch die Betreiber benötigt werden³⁴.

Im Grünbuch über das Bürgernetz legte die Kommission ihre Absicht dar, zu prüfen, wie der ordnungspolitische Rahmen für den Nah- und Regionalverkehr am besten modernisiert und wie Marktkräfte - eventuell in Form der Ausschreibung - am besten eingeführt werden können. Mit dem Weißbuch über die Eisenbahn³⁵ und der Mitteilung über Leistungen der Daseinsfürsorge in Europa verfolgte die Kommission dieses Konzept weiter.

Zur Ausarbeitung von Verträgen über Exklusivrechte müssen Fragen hinsichtlich des geographischen Geltungsbereichs des Exklusivrechts, der Laufzeit des Vertrags, sowie der Finanzstruktur und Risikozuweisung geklärt werden. Dabei ist allerdings auf die bereits im Gemeinschaftsrecht niedergeschriebenen Auflagen für den Inhalt von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen zurückzugreifen. Rechtsvorschriften in diesem Bereich sollten den Behörden die Möglichkeit lassen, nach ihren eigenen Vorstellungen vorzugehen. Gleichzeitig sollten sie nicht allumfassend sein und damit verhindern, daß aus der stärkeren Berücksichtigung der Marktkräfte auch tatsächlich Nutzen gezogen wird.

1998 wird die Kommission Überlegungen dazu anstellen, wie dies am besten gefördert werden kann und welches der geeignetste ordnungspolitische Rahmen wäre. In diesem Zusammenhang veranstaltet sie einen Workshop, bei dem interessierte Kreise, wie die Mitgliedstaaten, kommunale und städtische Behörden, Betreiber und Benutzergruppen, zusammenkommen werden, um ihre Erfahrungen mit den verschiedenen Systemen auszutauschen und um zu erkunden, zu welchen Punkten gemeinsame Regeln am nützlichsten wären.

2.3.7 Spezielle Bedürfnisse von Frauen

Öffentliche Verkehrsmittel werden in erster Linie von Frauen genutzt; auch gehen Frauen mehr zu Fuß als Männer³⁶. Frauen fühlen bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ihre Sicherheit eher gefährdet als Männer, unternehmen eher Fahrten mit mehreren Zielorten und reisen eher mit kleinen Kindern als Männer. Sie haben eher eine körperliche Beeinträchtigung, die die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschwert³⁷.

³⁴ "Railways: structure, regulation and competition policy", Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Ausschuß "Wettbewerbsrecht und -Politik", 1998.

³⁵ "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft", KOM (96) 421.

³⁶ In Frankreich beispielsweise werden öffentliche Verkehrsmittel zu zwei Dritteln von Frauen genutzt, und Frauen gehen doppelt so häufig zu Fuß wie Männer. In Merseyside (VK) entfallen 62% aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 61% aller Fußmärsche auf Frauen.

³⁷ Siehe 'Les transports au quotidien - le regard des femmes', Femmes en mouvement, 1997 (Frankreich); 'Resultaten van de Landelijke Monitor Sociale Veiligheid 1996, Onveiligheid in het openbaar vervoer' (Niederlande); 'Perceptions of safety from crime on public transport', Crime

Damit stellen Frauen eine der Gruppen dar, für die ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr von besonderer Bedeutung ist.

Die Kommission möchte sicherstellen, daß die Bedürfnisse der Frauen in zentralen Bereichen ihrer Verkehrspolitik berücksichtigt werden. Dies ist einer der Gründe dafür, warum in diesem Arbeitsprogramm Themen wie Integration und Zugänglichkeit ein hoher Stellenwert eingeräumt wird. Die Kommission wird dafür sorgen, daß diejenigen Aspekte des Verkehrssystems, die für Frauen von besonderem Interesse sind, beim Informationsdienst "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr" und bei den im Rahmen des Benchmarking-Projekts aufgestellten Kriterien für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden; darunter fällt auch der Sicherheitsaspekt. Selbstverständlich werden solche Verbesserungen allen Benutzern zugute kommen.

2.3.8 *Personen mit eingeschränkter Mobilität*

Die meisten europäischen Bürger sehen sich zeitweise in irgendeiner Form in ihrer Mobilität eingeschränkt, was auf eine Behinderung, das Alter oder sonstige persönliche Umstände zurückzuführen sein kann. Weitere Ursachen können das Tragen von Gepäck oder von Einkaufstüten, das Schieben eines Kinderwagens, eine körperliche oder sensorische Behinderung oder die Folgen eines Unfalls sein. Viele Menschen mit eingeschränkter Mobilität verfügen nicht über einen eigenen PKW. Um ihren Beförderungsbedürfnissen gerecht zu werden, müssen Nah- und Regionalverkehrssysteme gut zugänglich sein, ein Grundsatz, der für die gesamte Verkehrskette gilt.

Die gute Zugänglichkeit eines Verkehrsmittels kann für Personen mit eingeschränkter Mobilität einen wirklichen Unterschied zu anderen Reisemöglichkeiten bedeuten. Darüber hinaus erhöhen automatisch öffnende Türen, Rampen, ausreichende Informationen oder ausgebildetes Personal auch für andere Benutzer die Qualität und Attraktivität des Verkehrssystems.

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist in einem 1993 verabschiedeten Arbeitsprogramm festgelegt³⁸, auf das 1994 ein Arbeitspapier folgte³⁹. Vorgesehen sind darin eine Rangordnung für zugängliche Verkehrsdienste, Vorschläge für Rechtsvorschriften über Mindestnormen, eine Zusammenarbeit bei der Fahrgastinformation und die Koordinierung von Forschungsarbeiten.

Die Kommission hat für den Bau von Stadt- und Überlandbussen (siehe Punkt 2.3.5) sowie für Seilbahnen Richtlinien vorgeschlagen und eine Empfehlung für die gegenseitige Anerkennung von Parkausweisen ausgesprochen. Weiters hat die Kommission ein Handbuch für behinderte Touristen veröffentlicht, das diesen Menschen das Reisen in Europa erleichtern soll, und Pilotprojekte über Informationsdienste für

Concern and Transport & Travel Research, 1997 (VK); 'Statistics in Focus - population and social conditions', Eurostat, 1995.

³⁸ "Maßnahmen in der Gemeinschaft zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Personen", KOM (93) 433.

³⁹ "Einordnung der zugänglichen Verkehrsdienste nach ihrer Priorität", SEK (94) 1590.

behinderte Fahrgäste finanziert. Über die COST-Aktion 322⁴⁰ (Niederflurbussysteme) hat die Kommission die Herstellung und Nutzung von Niederflurbussen in Europa erheblich gefördert. Darüber hinaus hat sie Behörden dazu ermuntert, durch Umgestaltung von Bushaltestellen und Fahrstrecken für einen "Niederflureinstieg" zu sorgen und damit den Verbesserungen in den Bussen selbst Rechnung zu tragen.

Auf dem Eisenbahnsektor unterstützt die Kommission die COST-Aktion 335⁴¹ mit dem Ziel, europäische Normen für den Entwurf und Betrieb von Zügen, Bahnhöfen und Informationsdiensten aufzustellen. Die Ergebnisse der Aktion sollen Ende 1999 veröffentlicht werden. Im Luftverkehr arbeitet die Kommission mit der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz zusammen, um Methoden für die Verbesserung des Zugangs zu Flughäfen und Flugzeugen zu ermitteln und auch entsprechende europäische Normen festzulegen.

In bezug auf den Straßenverkehr hat die Kommission die Absicht, weitere Erkenntnisse über die besten Methoden zur Ausbildung von Busfahrern und sonstigem Personal zu gewinnen und dabei insbesondere deren Bewußtsein für die Behindertenproblematik zu schärfen. Im Laufe des Jahres 1998 wird die Kommission ferner eine Studie über den Entwurf und den Betrieb von Fahrzeugen unterstützen, die als normale Taxis genutzt werden können und für Rollstuhlfahrer zugänglich sind.

2.4 Effiziente Nutzung der Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union

Werden für öffentliche Verkehrsdienste und Investitionen öffentliche Mittel benötigt, so sind dafür in der Regel kommunale, regionale oder nationale Behörden zuständig. In einigen Fällen ist jedoch ein umweltverträglicher lokaler und regionaler Personenverkehr für die Erreichung der in den Programmen der Europäischen Union verankerten Ziele von zentraler Bedeutung. So bemüht sich die Union um eine gute Anbindung des transeuropäischen Langstreckenverkehrsnetzes an die Nah- und Regionalverkehrsnetze. Sie ist weiter bestrebt, die Umsetzung der Ergebnisse ihrer Programme für Forschung und technische Entwicklung in die Praxis zu testen. Zur Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts müssen ihre Strukturfonds optimal genutzt werden.

Die Europäische Kommission wird diese Programme so gestalten, daß der Beitrag eines umweltverträglichen lokalen und regionalen Personenverkehrs so weit wie möglich genutzt werden kann. Sie wird dafür sorgen, daß Informationen darüber, wer eine Finanzhilfe erhalten kann, ohne weiteres zu finden sind.

In den mittel- und osteuropäischen Ländern sowie in den baltischen Staaten wird ein umweltverträglicher Nah- und Regionalverkehr ergänzend zur Verbesserung des Fernverkehrs und zur regionalen Entwicklungspolitik von großer Bedeutung sein. Die Kommission wird prüfen, wie dies bei der Planung und Durchführung von Hilfsmaßnahmen für diese Länder, insbesondere für diejenigen, die sich auf einen Beitritt zur Europäischen Union vorbereiten, berücksichtigt werden kann.

⁴⁰ Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung. COST 322: Niederflurbusse - Das Niederflurbussystem, Schlußbericht, 1996.

⁴¹ COST 335: Zugänglichkeit von Langstreckenzugsystemen.

2.4.1 Das transeuropäische Verkehrsnetz

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) soll für Verbindungen und Interoperabilität zwischen nationalen Verkehrsnetzen sorgen und den Zugang zu diesen Netzen gewährleisten. Grob geschätzt wird der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bis zum Jahr 2010 mindestens 400 Mrd. ECU kosten. Diese Investitionen werden größtenteils von den Mitgliedstaaten und der Privatwirtschaft getragen. Die Europäische Union liefert Investitionsanreize in Form von Finanzbeiträgen aus der TEN-T-Haushaltlinie, den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds sowie in Form von Darlehen der Europäischen Investitionsbank.

Der Erfolg des TEN-T wird freilich dann am größten sein, wenn es gute Anschlüsse seiner Fernverbindungen an den Nah- und Regionalverkehr gibt.

1996 wurden vom Europäischen Parlament und vom Rat Leitlinien für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet⁴². In diesen Leitlinien sind Prioritäten festgelegt, die die für den Netzzugang benötigte Infrastruktur sowie die Einrichtung und Verbesserung von Anschlüssen umfassen. Die Kommission hat finanzielle Unterstützung aus TEN-T Budget bereitgestellt, aus denen Projekte gefördert werden sollen, die die Verbindung zwischen dem TEN-T und den Nahverkehrsnetzen vor allem durch Verkehrsmanagement- und Informationsdienste und durch die Anbindung von Flughäfen an das Schienennetz verbessern. Darüber hinaus wird in den Leitlinien für das transeuropäische Telekommunikationsnetz für den Einsatz von Verkehrstelematikdiensten plädiert - darunter fallen auch Dienste in Stadtgebieten⁴³.

Der Entscheidung über die TEN-T Leitlinien zufolge sind diese bis 1999 zu überarbeiten. Dementsprechend befaßt sich die Kommission weiterhin mit der Frage der Anbindung des Nah- und Regionalverkehrs an das TEN-T und untersucht in diesem Zusammenhang, ob intermodale Fahrgastterminals in die TEN-T Leitlinien aufgenommen werden sollten⁴⁴, ob die Anbindung an die Nah- und Regionalverkehrsinfrastruktur unter besonderen Umständen in das Netz aufgenommen werden sollte, wie sichergestellt werden kann, daß TEN-T Projektträger auch Fragen der Zugänglichkeit berücksichtigen und wie diese ermutigt werden können, die durch Kapazitätssteigerungen eröffneten neuen Möglichkeiten zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsformen und einer besseren lokalen Umwelt zu nutzen.

Die Kommission wird sich auch darum bemühen, die TEN-T Leitlinien dahingehend zu überarbeiten, daß sie Behörden der Gebietskörperschaften und Verkehrsbetriebe zu einer Teilnahme ermutigen, wo dies zur Erreichung der Programmziele beiträgt, wobei der Tatsache Rechnung getragen wird, daß es Sache der Mitgliedstaaten ist, über die Art der Teilnahme der kommunalen und regionalen Behörden zu entscheiden.

⁴² Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

⁴³ Die Richtlinien verweisen insbesondere auf Benutzer-orientierte Dienste, logistische Unterstützung für Verkehrsindustrien, Mehrwertdienste, Informationsdienste, integrierte Zahlungs- und Reservierungsdienste, Hilfe bei der Reiseplanung und an den Routen sowie Fahrzeugflottenmanagement.

⁴⁴ Siehe "Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG bezüglich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals sowie Vorhaben Nr. 8 im Anhang III", KOM (97) 681.

2.4.2 *Die Programme für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration*

Ein großer Teil der Vorschläge in dieser Mitteilung stützt sich auf Arbeiten, die im Rahmen der Programme der Europäischen Union für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration gefördert wurden. Die bei diesen Programmen erzielten Ergebnisse sind für kommunale und regionale Verkehrsbehörden, Verkehrsbetriebe und Benutzergruppen von hohem potentiellen Wert, da sie zum einen technologische Innovationen umfassen und zum anderen Einblick in organisatorische Abläufe geben. Um die Lücke zwischen Forschungsarbeiten und Umsetzung zu überbrücken, sind allerdings groß angelegte Demonstrationsprojekte erforderlich.

Im Dezember 1997 veröffentlichte die Kommission innerhalb des Vierten Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1994-1998) eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Großprojekte, bei denen das Innovationspotential des intermodalen Verkehrs getestet und demonstriert werden soll. Innerhalb dieser Projekte behandelt werden sollen auch spezielle Aufgaben, die auf den innerstädtischen und überörtlichen Personenverkehr abzielen. Die Projekte werden zwischen 1998 und 2001 durchgeführt.

Die ersten Projekte des Fünften Rahmenprogramms dürften 1999 oder 2000 anlaufen. Von den "Leitaktionen", die die Europäische Kommission als Grundlage für dieses neue Programm vorgeschlagen hat, sind vier für das Bürgernetz von besonders großer Bedeutung, nämlich "Nachhaltige Mobilität und Intermodalität", "Landverkehr und Meerestechnologien", "Stadt von morgen und kulturelles Erbe" und "Systeme und Dienste für den Bürger"⁴⁵. Der Vorschlag der Kommission, über dessen Annahme das Parlament und der Rat entscheiden, sieht groß angelegte Demonstrationsprojekte und Forschungsarbeiten im technischen, organisatorischen und sozioökonomischen Bereich vor. Die Kommission wird 1998 gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Sachverständigen einen genauen Zeitplan für die Forschungsarbeiten jeder Leitaktion ausarbeiten.

2.4.3 *Regionale Entwicklung und Strukturfonds*

Die Regionalpolitik der Europäischen Union zielt darauf ab, die Entwicklung von Regionen zu fördern, deren wirtschaftliche Leistung deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Darüber hinaus ist sie auf eine Verringerung der sozialen Ausgrenzung ausgerichtet, die häufig Arbeitslose und andere benachteiligte Gruppen betrifft. Ihre wichtigsten Finanzierungsinstrumente sind die Strukturfonds⁴⁶ und der Kohäsionsfonds. In zunehmendem Maße wird auch anerkannt, daß Nah- und Regionalverkehr als Teil koordinierter Entwicklungsstrategien für die regionale Entwicklung von großer Bedeutung sind.

⁴⁵ Zweiter geänderter Vorschlag für einen Beschluß des Europäischen Parlaments und des Rates über das fünfte Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration (1998-2002), KOM (1998) 8.

⁴⁶ Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung, der Europäische Sozialfonds, der Europäische Ausrichtungsfonds für die Fischerei und der Europäische Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft.

In Ballungsgebieten zum Beispiel ist die städtische Qualität von großer Bedeutung, da sie Investitionen anzieht, insbesondere von Unternehmen mit gut ausgebildetem mobilitätswilligem Personal. Ein schlechtes Nahverkehrssystem schadet der Umwelt, führt zu Verkehrsüberlastung und ist damit der städtischen Qualität nicht gerade förderlich. Gebiete mit hoher Beschäftigungsdichte, z.B. Stadtzentren, in denen Entfernungen ohne weiteres zu Fuß zurückgelegt werden können oder die Verkehrsverbindungen gut sind, können eine hohe Konzentration von Verwaltungs- und Regierungsgebäuden, Kulturzentren und Dienstleistungsanbietern eher verkraften und sind auch für Tourismus sowie zum Einkaufen attraktiver.

Die soziale Ausgrenzung konzentriert sich in zunehmendem Maße auf bestimmte geographische Gebiete und trifft sehr häufig Menschen ohne eigenen PKW. Eine gezielte Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel ist daher für den Erfolg von Fortbildungsmaßnahmen und Initiativen zur Schaffung von Arbeitsplätzen von grundlegender Bedeutung.

All dies verdeutlicht die Notwendigkeit von Investitionen in den Nahverkehr. Diese müssen der Umweltverträglichkeit ausreichend Rechnung tragen und dürfen nicht zur unkontrollierten Ausbreitung des Stadtgebiets und zur Abhängigkeit vom Auto beitragen.

In vielen ländlichen Gebieten hat die zunehmende Nutzung des Autos und die sinkende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem Teufelskreis geführt, in dem die beiden Faktoren sich gegenseitig verstärken. Mit dem Ergebnis, daß die Menschen vielerorts völlig vom Auto abhängig sind, und Alternativen nur vereinzelt, wenn überhaupt vorhanden sind. Landbewohner ohne Auto haben somit nur unzureichend Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten, allgemeiner und beruflicher Bildung und Arbeitsplätzen. Auf der anderen Seite hat der Autoverkehr derart zugenommen, daß an manchen Durchgangsstraßen verkehrsbedingte Umweltschäden und erste Anzeichen von Überlastung zu verzeichnen sind.

In stadtnahen ländlichen Gebieten wurde dieser Teufelskreis durch die wachsende Bereitschaft zum Langstreckenpendeln vom Wohnort auf dem Lande zum Arbeitsplatz in der Stadt verstärkt. Entwicklungsstrategien, die zur Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft, beispielsweise durch Tourismus- und Freizeitangebote, beitragen sollen, können das Verkehrsaufkommen noch weiter erhöhen. Wie in den Ballungszentren muß auch hier auf die Umweltqualität des Verkehrs geachtet werden, wenn das wirtschaftliche Potential von Freizeit und Tourismus voll ausgeschöpft werden soll.

Die Zersiedelung in ländlichen Gebieten schränkt die Möglichkeiten zur Lösung dieser Probleme jedoch ein, so daß öffentliche Verkehrsmittel auf dem Land in bezug auf Deckungsgrad und Leistungsangebot niemals mit denen in der Stadt werden konkurrieren können. Dennoch gibt es vorbildliche Beispiele dafür, wie die Mobilität in ländlichen Gebieten aufrechterhalten werden kann. Einige von ihnen sind auf eine gute Flächennutzungsplanung und Mobilitätsmanagement-Konzepte zurückzuführen, andere auf eine flexible Nutzung der verschiedenen öffentlichen Fahrzeuge und Fahrzeuge sozialer Dienste, die die Postzustellung, soziale Dienste, die Gesundheitsversorgung und die allgemeine Bildung einschließt. Die Kommission wird derartige Konzepte ermitteln und in den Informationsdienst "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr" aufnehmen.

Die Europäische Kommission wird ferner vorbildliche Beispiele für die regionale, städtische und ländliche wirtschaftliche Entwicklung ermitteln und zeigen, welche Rolle der Verkehr dabei gespielt hat.

Im Rahmen der Agenda 2000 bereitet die Kommission derzeit eine Änderung der Auswahlkriterien und Bewertungssysteme für die Strukturfonds vor. Durch diese geänderten Leitlinien räumt die Kommission der Förderung umweltverträglicher Nah- und Regionalverkehrskonzepte eine hohe Priorität ein. Sie wird ferner prüfen, wie gewährleistet werden kann, daß die Träger derartiger Verkehrskonzepte auch dem Thema Zugänglichkeit Rechnung tragen.

2.4.4 Informationen über Finanzmittel der Europäischen Union

Ein umweltverträglicher lokaler und regionaler Personenverkehr trägt zu den Zielen mehrerer Programme der Europäischen Union bei. Dazu zählen das transeuropäische Verkehrsnetz, die Strukturfonds, FTE-Programme in den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrsmittel, Telematikanwendungen und Energie, PHARE, TACIS, ISPA, LIFE, SAVE⁴⁷ sowie die Kreditprogramme der Europäischen Investitionsbank.

Die Europäische Kommission wird einen Leitfaden herausgeben und darin erläutern, wie der Nah- und Regionalverkehr in der Vergangenheit durch diese Programme gefördert wurde. Dieser Leitfaden wird auch einen Überblick über die Kriterien und Verfahren enthalten, die den Ausschlag für eine finanzielle Unterstützung im Rahmen der jeweiligen Programme geben.

⁴⁷ Das technische Hilfsprogramm der Gemeinschaft für 13 Länder Mittel- und Osteuropas; Technische Hilfe für die GUS (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten); Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung des Beitritts; Finanzinstrument für die Umwelt; "Special Action programme for Vigorous Energy efficiency" (Entschiedene Aktionen für eine effizientere Energienutzung).

3. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Europäische Kommission hat eine klare Vorstellung davon, welche positive Entwicklung die Ausschöpfung des Potentials des Nah- und Regionalverkehrs mit sich brächte, nämlich eine weitergehende Nutzung von Alternativen zum privaten PKW, höhere Reisegeschwindigkeiten von Haus zu Haus, größere Mobilität für Frauen, Behinderte und ältere Menschen, weniger verkehrsbedingte Umweltverschmutzung, geringerer verkehrsbedingter Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß sowie ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis bei öffentlichen Ausgaben.

Zwar wird all dies allein durch dieses Arbeitsprogramm noch nicht Wirklichkeit, doch kann das Programm vielen Menschen und Organisationen in Europa, die für die Erreichung der genannten Ziele hart arbeiten, nämlich Behörden, Verkehrsbetrieben und Benutzergruppen, zusätzliche Impulse geben und eine praktische Hilfe sein.

Um zu überprüfen, ob sich der Nah- und Regionalverkehr in die richtige Richtung entwickelt, wird die Kommission verfolgen, inwieweit Fortschritte im oben genannten Sinne erzielt werden. Sie wird mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um vergleichbare Daten zusammenzustellen und so einen Vergleich auf kommunaler und regionaler Ebene zu ermöglichen.

Um zu beurteilen, welchen Beitrag sie selbst in diesem Bereich leisten kann, wird die Kommission politische Entscheidungsträger und Fachleute um ihre Stellungnahme bitten. Sie wird Meinungsumfragen und thematische Befragungen bei den Gruppen durchführen, deren Arbeit sie zu unterstützen beabsichtigt, um sich ein Bild darüber zu machen, inwieweit sie über dieses Arbeitsprogramm informiert sind, es billigen und tatsächlich nutzen.

Der Rat, das Europäische Parlament, der Ausschuß der Regionen und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden aufgefordert, dem in dieser Mitteilung enthaltenen Arbeitsprogramm zuzustimmen. Auch lokale, regionale und nationale Behörden sowie Verkehrsbetriebe und Benutzergruppen - d.h. all jene, von denen die Schaffung eines effizienten integrierten Bürgernetzes letztendlich abhängt - werden um Stellungnahme ersucht.

Zusammenfassung des Arbeitsprogramms

Maßnahmen	Beteiligte Akteure				Art der Maßnahmen und Zeitplan			
	Kommission	Mitglied-staaten	Kommunale und regionale Behörden	Verkehrs-betriebe und Industrie	Benutzer-verbände	Politik und Rechtsvor-schriften	FTE und Studien	Unter-stützung und Hilfe
Förderung des Informationsaustauschs								
Einrichtung des Informationsdienstes "Mobilität im Nah- und Regionalverkehr"	X		X	X	X		1997+	1998+
Förderung der Veranstaltung nationaler Rundtischgespräche	X	X	X	X	X			1998+
Unterstützung europäischer Dachverbände und Gewährleistung des Zugangs zu Informationen	X	X	X	X	X			1998+
Förderung von Netzen in den MOEL	X		X	X	X			1998+
Förderung der Teilnahme von MOEL an FTE	X	X	X	X	X		1998+	
Unterstützung der Verknüpfung der Radwegnetze der Mitgliedstaaten	X	X	X	X	X			1998
Benchmarking zur Verbesserung von Verkehrssystemen								
Vermittlung von Techniken für die Bewertung der Leistungsfähigkeit nationaler Verkehrssysteme	X		X	X	X		1997+	
Benchmarking-Pilotprojekt für Personennahverkehrssysteme	X		X	X	X			1998
Förderung einer weitverbreiteten Anwendung des Benchmarking auf lokale und regionale Personenverkehrssysteme	X		X	X	X		1998+	1999
Empfehlung an CEN: Bewertungskriterien für den Personenverkehr	X	X				1998		

Gegenebenfalls Einführung von Qualitätszeichen oder Preisen	X			X	X	X	1998
Gründung einer beratenden Sachverständigengruppe zum Thema Benchmarking beim lokalen und regionalen Personenverkehr	X			X	X	1998-	
Vorlage einer Mitteilung über Benchmarking im Verkehr	X					1998	
Schaffung eines angemessenen politischen Rahmens							
Prüfung, inwieweit EU-Instrumente auf eine Flächennutzungsplanung hinwirken können, die einem umweltverträglichen Verkehr förderlich	X					1998	
Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten Plänen und Programmen	X		X			2000	
Handbuch und Fortbildungsmaßnahmen zu verkehrsbezogenen Aspekten der Umweltverträglichkeitsprüfung	X		X	X	X	1995+	2000
Handbuch über Mobilitätsmanagement und Analyse möglicher Hindernisse	X		X	X	X	1998	
Unterstützung eines Europäischen Forums für Mobilitätsmanagement	X		X		X		1998+
Unterstützung von Vortragsreihen zum Thema Mobilitätsmanagement	X		X	X	X		1997+
Vorlage einer Mitteilung über Mobilitätsmanagement	X					2000	
Zusammenarbeit mit Behörden, die die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren erwägen	X			X			1998+
Einleitung einer konzertierten Forschungsaktion "Preise im Verkehr"	X		X			1997+	
Untersuchung der Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren in der Öffentlichkeit	X					1998	
Überprüfung der steuerlichen Behandlung von Pendelfahrten und Geschäftsreisen	X					1998	
Vorlage eines Weißbuchs über Verkehrsinfrastruktur-Entgelte	X					1998	

Förderung des Einsatzes von Telematikanwendungen für Zahlungssysteme. Reiseinformationen und Verkehrssteuerung sowie für ältere und behinderte Menschen und Unterstützung einschlägiger FTE	X	X	X	X	X	X	1989+	
Konkrete Aktion im Hinblick auf elektronische Gebührenerhebung	X	X	X	X	X	X	1993+	
Vorlage einer Mitteilung über elektronische Gebührenerhebung	X						1998	
Unterstützung von ITS City Pioneer und CARISMA: Ratschläge für die Umsetzung von Verkehrstelematiklösungen für Städte	X	X	X	X	X	X		1997+
Überlegungen zur Entwicklung von Referenznormen für Stadt- und Straßenbahnen spurgeführten Stadtverkehr	X	X	X	X	X	X	1993+	
Neue Mindestkonstruktionsnormen für Reise- und Überlandbusse	X	X	X	X	X	X	1999	
Weiterentwicklung und Umsetzung der Auto-Oil-Programme I und II	X	X	X	X	X	X	1992+	
Überprüfung der derzeitigen Anwendung des Gemeinschaftsrechts im Inlandsverkehr	X	X	X	X	X	X	1997+	
Workshop und Vorschläge für Rechtsakte über öffentliche Dienstleistungen im Nah- und Regionalverkehr	X	X	X	X	X	X	1998	
COST-Aktion über zugängliche Schienenverkehrssysteme	X	X	X	X	X	X	1996+	
Verbesserung der Zugänglichkeit von Flughäfen und Flugzeugen	X	X	X	X	X	X	1998	
Analyse vorbildlicher Methoden für die Fortbildung	X	X	X	X	X	X	1998	
Studie über zugängliche Taxis	X						1998	

Wirkungsvoller Einsatz der Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union										
Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz im Hinblick auf eine Anbindung von Nah- und Regionalverkehrssystemen	X	X	X	X	X	X		1999		
Veröffentlichung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für intermodale Forschungs- und Demonstrationsprojekte	X	X	X	X	X	X			1997+	
Vorbereitung des Fünften FTE-Rahmenprogramms	X	X	X	X	X	X			1997+	
Überarbeitung der Leitlinien der Strukturfonds über den Verkehr	X	X	X	X	X	X		1999		
Verbreitung erfolgreicher Beispiele für lokale, regionale und ländliche Entwicklung einschließlich des Beitrags, den der Verkehr dazu geleistet hat	X	X	X	X	X	X				1999
Ermittlung vorbildlicher Verfahren für den integrierten Verkehr auf dem Lande	X	X	X	X	X	X			1998	
Bereitstellung von Informationen über EU-Programme, die dem Nah- und Regionalverkehr förderlich sein können	X	X	X	X	X	X				1999
Monitoring										
Beobachtung der Trends im Nah- und Regionalverkehr	X	X	X	X	X	X			1998+	
Aufstockung der europäischen Daten über die Fahrgastmobilität	X	X	X	X	X	X			1995+	
Sammlung der Standpunkte von politischen Entscheidungsträgern und Branchenfachleuten	X	X	X	X	X	X			1998+	

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Mitteilung der Kommission: 'Die Entwicklung des Bürgernetzes'

2. HAUSHALTSLINIE(N)

B2-704 Massnahmen zur Entwicklung, Bewertung und Förderung einer nachhaltigen Verkehrspolitik

B5-700 Finanzielle Unterstützung von Projekten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von gemeinsamen Interesse.

1998 – Viertes Rahmenprogramm für FTD

B6-792 Wettbewerbsorientierte Tätigkeiten zur wissenschaftlich-technischen Unterstützung von Gemeinschaftspolitiken

B6-7161 Verkehr

B6-7211 Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen

1999-2002 – Fünftes Rahmenprogramm für FTD:

B6-6631 Wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Wachstum

B6-6211 Sicherung der internationalen Stellung der Europäischen Forschung

3. RECHTSGRUNDLAGE

Einer oder mehrere der folgenden Artikel bzw. Dokumente, abhängig von den durchgeführten Maßnahmen:

Artikel 74 – 84, 129b – 129d und 130i des Vertrages.

Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln über die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze

94/914/EG: Entscheidung des Rates vom 15. Dezember 1994 zur Annahme eines spezifischen Programms für Forschung, technologische Entwicklung, einschließlich Demonstration, im Bereich des Verkehrs (1994 - 1998)

94/807/EG: Entscheidung des Rates vom 23. November 1994 über ein spezifisches Programm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration im Bereich der Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen (1994-1998)

Vorschläge für Entscheidungen des Rates über die spezifischen Programme zur Durchführung des Fünften Rahmenprogramms der europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, Technologischen Entwicklung und Demonstration (1992-2002) für die Programme „Wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Wachstum und Sicherung der internationalen Stellung der europäischen Forschung „KOM (98)305 vom 13May 1998

Mitteilung der Kommission: Das Bürgernetz- Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa - Grünbuch der Europäischen Kommission – KOM (95) 601 endg. vom 29. November 1995

Mitteilung der Kommission: Faire und effiziente Preise im Verkehr - politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der europäischen Union – KOM(95)691 endg. vom 20. Dezember 1995

Bericht der Kommission an den Rat über Maßnahmen in der Gemeinschaft zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln für in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigte Personen - KOM (93) 433 endg. vom 26. November 1993

Mitteilung der Kommission über eine Gemeinschaftsstrategie und Rahmenbedingungen für den Einsatz der Strassenverkehrstelematik in Europa, KOM (97) 223 endg. vom 20. Mai 1997

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Es wird ein dreijähriges Arbeitsprogramm vorgeschlagen, um die Qualität im Lokal- und Regionalverkehr zu verbessern. Es handelt sich um ein "follow-up" zum Grünbuch über das Bürgernetz

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

Das in der Mitteilung beschriebene Arbeitsprogramm erstreckt sich über den Zeitraum 1998-2000. Die finanziellen Auswirkungen erstrecken sich über einen längeren Zeitraum, da gewisse Maßnahmen im Rahmen des 5. Rahmenprogrammes begonnen werden.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Obligatorische/nicht-obligatorische Ausgaben (OA/NOA)

5.2 Getrennte/nicht-getrennte Mittel (GM/NGM)

5.3 Betroffene Einnahmen

Nicht zutreffend

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

- Gemeinsam finanzierte Forschungs – und Demonstrationsprojekte (FTD)
- Machbarkeits – und Forschungsstudien mit bis zu 100%igem Zuschuß
- Zuschüsse im Rahmen der gemeinsamen Finanzierung mit anderen öffentlichen und/oder privaten Geldgebern

Es sind keine Einnahmen vorgesehen.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Angabe der Kosten je Einheit)

Das in der Mitteilung enthaltene Arbeitsprogramm hat keine finanzielle Auswirkungen, die über die der GD VII zur Verfügung stehenden Mittel hinausgehen. Das Arbeitsprogramm erfordert nicht mehr finanzielle Mittel, als sie im bestehenden Programm bereits vorgesehen sind.

Die Kostenvoranschläge basieren auf den Aufwendungen für Forschungsprojekte und Studien, so wie sie aufgrund von ähnlichen Aktivitäten abgeschätzt werden können. Über die Finanzierung eines konkreten Projekts wird nach dem Einholen von Vorschlägen bzw. nach Ausschreibungen entschieden, die europaweit publiziert werden. Die eingereichten Vorschläge werden von einer unabhängigen Stelle bewertet.

Was das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) betrifft, so können zur Zeit keine finanziellen Angaben gemacht werden, da die Diskussion der Mitgliedsstaaten noch nicht abgeschlossen ist, ob, wie und mit welcher Priorität finanzielle Mittel der TEN-T für lokalen/regionalen Transport/Zugang zum Netzwerk im Rahmen der geltenden und zukünftigen Richtlinien (Revision 1999), verwendet werden sollen. Dieser Finanzbogen betrifft daher nur Bereiche, in denen die finanziellen Rahmenbedingungen klarer abgeschätzt werden können, das allgemeine Forschungsbudget der DG VII und die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Verpflichtungsermächtigungen(in Millionen ECU, zu laufenden Preisen)

Aufschlüsselung	1998	1999	2000	2001	2002	Total
B2-704	[1,0]	[1,1]	[0,6]			[2,7]
B5-700	[pm]	[pm]	[pm]	[pm]	[pm]	[pm]
B6-7	[6,4]					[6,4]
B6-6		[5,0]	[5,0]	[5,0]	[5,0]	[20,0]
Gesamt	[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

Die Angaben sind als Richtwerte zu verstehen und sind abhängig von den verschiedenen Genehmigungsverfahren für die entsprechenden Maßnahmen, und dem Zeitplan, wie er in der Mitteilung enthalten ist. Keine Angaben können gegenwärtig für die Budgetlinie B5 -700 gemacht werden. (siehe 7.1).

7.3. Ausgaben für Studien, Experten etc., die im Teil B des Gemeinschaftshaushaltes enthalten sind

Verpflichtungsermächtigungen (in Millionen ECU, zu laufenden Preisen)

	Haushalts- linie	1998	1999	2000	2001	2002	Total
Studien	B2-704	[0,2]	[0,2]	[0,2]			[0,6]
	B6-7	[0,4]					[0,4]
	B6-6		[0,4]	[0,2]			[0,6]
Experten	B2-704	[0,1]	[0,1]				[0,2]
	B6-7	[0,6]					[0,6]
	B6-6		[0,4]				[0,4]
Information/ Veröffent- lichungen	B2-704		[0,1]				[0,1]
	B6-6		[0,2]				[0,2]
Gesamt		[1,3]	[1,4]	[0,4]			[3,1]

Das Budget für Expertensitzungen beinhaltet finanzielle Zuschüsse für die Organisation von Expertensitzungen und Gesprächen „Am runden Tisch“ auf nationaler Ebene, sowie Unterstützung für Maßnahmen im Rahmen von COST.

7.4. Vorläufiger Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

(in Millionen ECU, zu laufenden Preisen)

	1998	1999	2000	2001	2002	Total
Verpflichtungs- ermächtigungen	[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]
Zahlungs- ermächtigungen						
1998	[2,2]					[2,2]
1999	[3,0]	[1,8]				[4,8]
2000	[2,2]	[2,5]	[1,7]			[6,4]
2001		[1,8]	[2,2]	[1,5]		[5,5]
2002			[1,7]	[2,0]	[1,5]	[5,2]
2003				[1,5]	[2,0]	[3,5]
2004					[1,5]	[1,5]
Gesamt	[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN (UND GEGEBENENFALLS ERGEBNISSE)

Die Betrugsbekämpfungsmaßnahmen die für die einzelnen Maßnahmen vorgesehen sind, bleiben voll anwendbar. Diese beinhalten technische, finanzielle und verwaltungstechnische Kontrollen, Berichte und 'Monitoring'. Zusätzlich sind interne Audits und vor-Ort Kontrollen durch die Finanzkontrolle der Kommission und den Rechnungshof der Europäischen Union vorgesehen.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

Diese Mitteilung schließt an das Grünbuch der Europäischen Kommission über das Bürgernetz und ihre Arbeiten zur Bewertung des Potentials des intermodalen Personenverkehrs an. Ihre Hauptanliegen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Betonung des Bedarfs an gut funktionierenden lokalen und regionalen Personenverkehrssystemen als wesentliche Bestandteile des europäischen Verkehrssystems.
- Betonung der Wichtigkeit, die verschiedenen Transportdienste in eine nahtlose Verkehrskette zu integrieren, was ein intermodales Konzept für die Planung und Betrieb von Transportdiensten erfordert.
- Vorstellung eines 3-jährigen Arbeitsprogrammes, bestehend aus 49 Maßnahmen, die sich über folgende Bereiche erstrecken: Informationsaustausch, Benchmarking, Schaffung des entsprechenden politischen Rahmens sowie Einsatz von Finanzierungsinstrumenten der Europäischen Union.

Nah- und Regionalverkehr ist in erster Linie Aufgabe kommunaler, regionaler und nationaler Behörden, die zu diesem Zweck mit Verkehrsbetrieben und Benutzern zusammenarbeiten. Es ist die Aufgabe der Kommission, eine Unterstützungs- und Katalysatorfunktion zu übernehmen, Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen und einen angemessenen politischen Rahmen für eine auf Dauer tragbare Mobilität zu schaffen.

9.2 Begründung der Maßnahme

- Der Vertrag von Amsterdam nennt eine nachhaltige Entwicklung als eines der wesentlichen Ziele der Europäischen Union. Der Verkehr spielt eine Schlüsselrolle in der Erreichung dieses Ziels, als auch in der Stärkung der Kohäsion im Rahmen der Erweiterung. Ein gut funktionierendes Europäisches Verkehrssystem muß über gute, nachhaltige lokale und regionale Transportdienste verfügen. Lokal- und Regionalverkehr ist von fundamentaler Wichtigkeit für die Lebensqualität von Europäischen Bürgern.

- Die Kommission erhielt über 176 schriftliche Beiträge als Reaktion auf das Grünbuch "Das Bürgernetz" von 1995. Diese kamen von den verschiedensten Instanzen, so z.B. Regierungen, regionalen und lokalen Behörden, Verkehrsunternehmen, NGOs, Gewerkschaften und einzelnen Bürgern. Zusätzlich wurde im Juni 1996 in Brüssel ein Bürgernetzforum abgehalten, an dem 250 Experten teilnahmen. Eine der wesentlichen Schlußfolgerungen, die aufgrund der Beiträge gezogen werden kann, ist das Bestehen einer breiten Zustimmung, innerhalb des Subsidiaritätsprinzips, für das Tätigwerden der Kommission zur Förderung eines auf Dauer tragbaren urbanen und regionalen Personenverkehrs.
- Eine weiter wichtige Schlußfolgerung die aus der Arbeit der Task Force „Intermodalität im Verkehr“ gezogen werden kann, besagt, daß Intermodalität von zentraler Bedeutung für die Förderung von „Tür-zur-Tür“-Transportdiensten ist. Um die Forschung im Bereich Intermodalität zu intensivieren, hat die Kommission eine Task Force „Intermodalität im Verkehr“ eingesetzt. Die wichtigsten Ergebnisse und Empfehlungen aus den Arbeiten der "Task Force", die in ständigem Dialog mit den Vertretern der Verkehrsindustrie arbeitete, finden sich in dieser Mitteilung wieder.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

- Die Kommission wird anhand ihrer Verkehrsstatistiken allfällige Entwicklungstendenzen beobachten. Entwicklungstendenzen von zentraler Bedeutung die es zu überwachen gilt, beinhalten: Verkehrsaufkommen, Marktanteil der verschiedenen Transportmodi, "Tür-zur-Tür"-Reisegeschwindigkeit, Verkehrsverhalten der verschiedenen sozialen Gruppen, Verschmutzung und Energieverbrauch sowie öffentliche Ausgaben für Verkehr.
- Die Kommission wird Entwicklungen der Sichtweisen von politischen Entscheidungsträgern und Praktikern durch Umfragen beobachten, um die verschiedenen Grade von Problembewußtsein, Zustimmung und Verwendung der verschiedenen Maßnahmen des Arbeitsprogramms abzuschätzen.

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (ABSCHNITT III, TEIL A DES HAUSHALTES)

Die endgültige Mobilisierung der notwendigen Mittel wird von der jährlichen Kommissionsentscheidung zur Zuweisung der Haushaltsmittel abhängen, unter Rücksichtnahme der Personalstärken und der zusätzlichen Finanzmittel die durch die Haushaltsbehörde bewilligt werden.

7/7/98

10.1 Erfordert die Maßnahme eine Erhöhung des Personalbestands der Kommission? Wenn ja, um wieviel?

Art des Postens		Personal für die Durchführung der Maßnahme		Finanzierungsquelle		Dauer
		Planstellen	Stellen auf Zeit	Bestehende Mittel in der betroffenen GD	Zusätzliche Mittel	
Beamte / Mitarbeiter auf Zeit	A	1,5		1,5		3 Jahre
	B					
	C	0,3		0,3		3 Jahre
Gesamt		1,8		1,8		3 Jahre

10.2 Durch die Maßnahme entstehenden zusätzlichen Personalkosten

Es ist kein zusätzliches Personal erforderlich. Die notwendige und bestehende Personalausstattung :

Art der Stelle		
Beamter	1,8 x 108.000 ECU x 3 Jahre	583.200 ECU
Gesamt		583.200 ECU

* Für Beamte beruht die Berechnung auf den Graden A-1, A-2, A-4, A-5 und A-7

10.3 Erhöhung der anderen Verwaltungsausgaben durch die Maßnahme

(während 3 Jahren, zu laufenden Preisen)

Budgetlinie	Betrag	Art der Berechnung
A-7010 (Dienstreisen, etc)	57.000	60 Dienstreisen innerhalb der EU (Kosten 650 ECU pro Dienstreise) plus 15 Dienstreisen zu den Ländern die Kandidaten für die kommende Erweiterung sind
A-7030 (Expertensitzungen, etc)	84.180	6 ad-hoc Treffen mit a 20 Teilnehmern – davon 10 als Vertreter der Mitgliedsstaaten. (Kosten 650 ECU pro Person) und 10 weitere Experten (Kosten 753 ECU pro Person)
Gesamt	141.180	

Die notwendigen budgetären Mittel sind durch existierende Finanzmittel der GDVII abgedeckt.

06.11.98

Beschluß

des Bundesrates

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Ausschuß der Regionen und den Wirtschafts- und Sozialausschuß:

"Die Entwicklung des Bürgernetzes - Warum ein attraktiver lokaler und regionaler Personenverkehr wichtig ist und wie die Europäische Kommission zu seiner Schaffung beiträgt"

KOM(98) 431 endg.; Ratsdok. 10423/98

Der Bundesrat hat in seiner 731. Sitzung am 6. November 1998 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß attraktive Angebote im Öffentlichen Personenverkehr für ein gut funktionierendes europäisches Verkehrssystem nicht nur aus verkehrs-, sondern auch aus struktur- und umweltpolitischen Gründen sowohl in Städten als auch in den ländlichen Regionen unabdingbar sind.

Der Bundesrat begrüßt die stärkere Wahrnehmung der Rolle des öffentlichen Personenverkehrs und der intermodalen Verknüpfungsmöglichkeiten seitens der Europäischen Kommission.

Die Kommission weist dabei zu Recht darauf hin, daß die Gestaltung des Nah- und Regionalverkehrs entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip in erster Linie eine Aufgabe kommunaler, regionaler und nationaler Behörden ist.

In Deutschland kommt dabei der Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern und den wirtschaftlich eigenständigen Verkehrsunternehmen nicht zuletzt beim Ausbau und der Fortentwicklung attraktiver integrierter Verkehrsangebote eine besondere Bedeutung zu.

2. Die in der Mitteilung genannten Maßnahmen gehen nach Auffassung des Bundesrates jedoch über den vom Subsidiaritätsprinzip gesetzten Rahmen teilweise hinaus.

Der Bundesrat verweist deshalb nochmals auf seinen Beschluß zum Grünbuch der Kommission "Das Bürgernetz - Wege zur Nutzung des Potentials des Öffentlichen Personenverkehrs in Europa" (BR-Drucksache 58/96(Beschluß)). Er betont erneut, daß die Konzeption, die Gestaltung und Durchführung des öffentlichen Verkehrs durch die örtlich zuständigen Stellen und beteiligten Verkehrsunternehmen geregelt werden müssen. Nur so können ortsgerechte und flexible Lösungen im Öffentlichen Personenverkehr erreicht werden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, darauf hinzuwirken, daß sich die Kommission auf Maßnahmen beschränkt, bei denen ein Vorgehen nach dem EU-Vertrag rechtlich zulässig ist und für nationale, regionale und kommunale Maßnahmen ein tatsächlicher zusätzlicher Nutzen entsteht.

3. Auf Seite 12 der Vorlage wird die Einführung einer EU-Richtlinie für die Umweltverträglichkeitsprüfung von Plänen und Programmen empfohlen. Dieser Richtlinien-Entwurf ist abzulehnen, weil dadurch die Verfahren zur Bauleitplanung verkompliziert und auch für den Straßenbau im einzelnen noch nicht absehbare Erschwernisse geschaffen würden.
4. Hinsichtlich der Vorschläge zur Intensivierung des grenzüberschreitenden Informationstauschs begrüßt der Bundesrat, daß die Kommission unter anderem die Verknüpfung der grenzüberschreitenden radtouristischen Routen fördern und begleiten will. Er weist darauf hin, daß auch im städtischen und im lokalen Verkehr dem Fahrrad als Verkehrsmittel mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Der Bundesrat regt an, auch diesen Aspekt in die Maßnahmen zur Förderung des Informationsaustausches einzubeziehen.
5. Die Mitteilung verfolgt das Ziel, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern und durch Leistungsvergleich verschiedener Systeme ein auf das jeweilige Gebiet abgestimmtes, attraktives und wirtschaftliches Nahverkehrssystem zu entwickeln. Zur umweltverträglichen Gestaltung der Verkehrssysteme werden praktische Methoden wie aktive Steuerung der Pkw-Nutzung in überlasteten Gebieten durch Parkbeschränkungen, Zugangskontrollen oder Konzepte für Straßenbenutzungsgebühren ("Citymauten") empfohlen.

Die Kommission beabsichtigt, durch Unterstützung interessierter regionaler und kommunaler Behörden auf eine Einführung von Straßenbenutzungsgebühren in städtischen Gebieten hinzuwirken. Der Bundesrat kann diese Zielsetzung bei den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in Deutschland nicht als geeigneten Weg ansehen. Diese sind daher abzulehnen. Abgesehen davon, daß die Rechtsgrundlage für die Einführung solcher Gebühren nicht gegeben sind, könnte auch die Standortqualität von Innenstädten für den mittelständischen Einzelhandel beeinträchtigt werden, wodurch deren Attraktivität sinken würde. Somit bestünde die Gefahr einer bloßen Verlagerung von Verkehr in die Stadt-

Umlandbereiche, wodurch ein zusätzlicher Siedlungs- und Verkehrsdruck in diesen Gebieten entstünde.

Zugleich würden sich nach Auffassung des Bundesrates offene Fragen im Zusammenhang mit notwendigen Ausnahmeregelungen für die Wohnbevölkerung in den Städten ergeben. Weitere Ausnahmeregelungen für Berufspendler wären gegebenenfalls erforderlich, um zu vermeiden, daß auf den Pkw angewiesene Berufspendler in nicht vertretbarem Maße belastet werden.

Schließlich wären sehr hohe Verwaltungs- und Kontrollaufwendungen erforderlich; der Bundesrat hält daher die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren in städtischen Gebieten in Deutschland nicht für praktikabel.

6. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß verkehrstelematische Dienste für die Qualität des öffentlichen Verkehrs von großer Bedeutung sein werden. Er bittet die Bundesregierung, bei der Kommission darauf hinzuwirken, daß hierbei technische Standards entwickelt werden, die einen gemeinschaftsweiten Markt der Verkehrstelematik begünstigen, um damit einen kostengünstigen Einsatz dieser Techniken und Dienste zu erleichtern.

7. Der Bundesrat unterstützt die Auffassung der Kommission, daß die Effizienz des Öffentlichen Personenverkehrs gefördert werden kann, wenn in den derzeitigen Ordnungsrahmen verstärkte Wettbewerbselemente eingefügt werden.

Er weist jedoch darauf hin, daß bereits nach dem derzeitigen Personenbeförderungsrecht im Falle gemeinwirtschaftlicher Verkehre bei der Vergabe von Verkehrsleistungen Ausschreibungen durchzuführen sind. Ebenso sind bei der Wiedererteilung von Konzessionen von den Genehmigungsbehörden grundsätzlich bereits wettbewerbliche Elemente zu beachten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Fortentwicklung des Europäischen Ordnungsrahmens für den lokalen und regionalen Öffentlichen Personenverkehr auf die Kommission dahingehend einzuwirken, daß die eigenwirtschaftliche Initiative der Verkehrsunternehmen bei der Gestaltung der Öffentlichen Personenverkehre nicht beeinträchtigt und der erreichte hohe Integrationsgrad der Nahverkehrssysteme in Deutschland nicht gefährdet werden.

Eine vollständige Deregulierung im ÖPNV kann allerdings nicht im Interesse der Länder liegen.

8. Die Finanzierung von Investitionen in öffentliche Nah- und Regionalverkehrsdienste ist entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip eine Aufgabe kommunaler, regionaler oder nationaler Behörden. Der Bundesrat spricht sich daher gegen Überlegungen der Kommission aus, die Schnittstellen zwischen den TEN und Nah- sowie Regionalverkehrsinfrastrukturen in die Leitlinien zu

den TEN einzubeziehen und verstärkt Mittel der Strukturfonds für die Förderung von Nah- und Regionalverkehrskonzepten einzusetzen. Er verweist auch insoweit auf seinen Beschluß zum Grünbuch Bürgernetz (BR-Drucksache 58/96 (Beschluß)). Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Kommission dafür einzutreten, daß die Europäische Gemeinschaft die knappen Mittel zur Förderung der TEN auf diejenigen Verkehrsprojekte und Infrastrukturmaßnahmen konzentriert, die zur Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit vorrangig sind.

9. Der Bundesrat bedauert, daß wesentliche Elemente seiner Stellungnahme vom 3. Mai 1996, BR-Drucksache 58/96 (Beschluß), nicht in der aktuellen Vorlage enthalten sind.
10. Der Bundesrat bedauert, daß die Belange der Verkehrsteilnehmer des nicht-motorisierten Verkehrs in der Analyse des Ist-Zustandes und im planerischen Denkansatz nicht ausreichend aufgegriffen wurden.
11. Die Rolle der räumlichen Planung für die Struktur und Kostendeckungsmöglichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel wird in der Vorlage nicht ausreichend gewürdigt. Gerade die zunehmende Suburbanisierung verschlechtert die Möglichkeiten eines attraktiven öffentlichen Verkehrs.
12. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die elektronischen Verkehrsleitsysteme überbewertet werden. Es wird die Gefahr gesehen, daß mit einem erheblichen Finanzaufwand vor allem ein Attraktivitätsgewinn für den motorisierten Individualverkehr erreicht wird. Die Finanzierungsinstrumente der Europäischen Union sollten den öffentlichen Verkehr und die Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes als eine zentrale Aufgabe der Telematik-Programme ansehen.
13. Der Bundesrat betont die Notwendigkeit, die Verkehrsplanung, den Infrastrukturausbau und den jeweiligen Mittelaufwand wesentlich stärker als bisher an den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Bürger zu orientieren, da von den jährlich insgesamt rund 1.000 Wegen pro Einwohner auch im hochmotorisierten Deutschland immerhin 35 - 40 % nichtmotorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und 10 - 15 % mit dem ÖPNV. Zudem verfügen in den Großstädten Deutschlands etwa 40 % aller Haushalte über kein eigenes Kraftfahrzeug.
14. Der Bundesrat betont - in Übereinstimmung mit der Sachverständigenkommission für den Zehnten Kinder- und Jugendbericht der Bundesregierung - die Notwendigkeit, neben den speziellen Bedürfnissen von Frauen, auch die spezifischen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen zu

nennen und bei der Verbesserung der räumlichen Planung und der Verkehrssysteme zu berücksichtigen.

Kinder sind in besonderem Maße durch den modernen Straßenverkehr gefährdet. Kinder und Jugendliche stellen die größte Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer dar. Sie brauchen sowohl sichere Fahrrad- und Fußgängerwege als auch eine optimale Anbindung der für sie wichtigen Einrichtungen an das ÖPNV-Netz, verbunden mit leicht merkbaren Netzplänen und Taktfolgen sowie einer familien- und kinderfreundlichen Tarifgestaltung.

15. Der Bundesrat sieht im Car-Sharing eine wesentliche Ergänzung zu den konventionellen Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs. Der Bundesrat sieht gerade in der Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Car-Sharing einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in Ballungsräumen unter ökologischen, sozialen und marktwirtschaftlichen Bedingungen. Der Bundesrat empfiehlt deshalb eine Ergänzung der Bürgernetze um das organisierte Car-Sharing.
16. Der Bundesrat hatte in seinem Beschluß vom 3. Mai 1996 darum gebeten, auch die Frage der Beteiligung von Arbeitgebern an Fahrgeldkosten für öffentliche Verkehrsmittel gekoppelt mit entsprechenden Preisermäßigungen durch das Verkehrsunternehmen, die sogenannten "Jobtickets", zu prüfen. Die Kommission weist zwar in Nummer 2.3.2 der Mitteilung auf Pläne der Arbeitgeber und Unternehmen hin, die Mitarbeiter zu einem umweltverträglichen Verkehrsverhalten anhalten sollen, es bleibt aber offen, ob mit solchen Mobilitätsmanagement-Konzepten auch die Förderung von Jobtickets gemeint ist.
17. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei ihren weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß diesen Gesichtspunkten bei der Umsetzung der Mitteilung der Kommission stärker Rechnung getragen wird.