

Öffentliche Konsultation zur Bewertung des Pakets zur Mobilität in der Stadt

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einleitung

Die Mobilität in den Städten der EU ist oft kompliziert, ineffizient und mit erheblichen negativen externen Belastungen verbunden, u. a. weil wir im Straßenverkehr immer noch stark auf die Nutzung konventionell betriebener privater Kraftfahrzeuge angewiesen sind. Viele europäische Städte sehen sich mit denselben Herausforderungen in der städtischen Mobilität konfrontiert. Insbesondere leiden sie unter chronischer Verkehrsüberlastung ([die Kosten von ca. 270 Milliarden Euro pro Jahr verursacht](#)), schlechter Luftqualität (ursächlich für über 500 000 vorzeitige Todesfälle in der EU pro Jahr) sowie Verkehrsunfällen und all den damit einhergehenden negativen Folgen für Bürger, Umwelt und Wirtschaft. Auch die steigenden CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs, die zu ¼ vom Stadtverkehr verursacht werden, stellen zunehmend ein Problem dar.

Die Bewältigung dieser Herausforderungen liegt in erster Linie in der Verantwortung der zuständigen lokalen Behörden. Gezielte Unterstützung auf europäischer und nationaler Ebene kann jedoch ein wichtiger Faktor für entschlosseneres und effizienteres lokales Handeln sein.

Seit Jahrzehnten unterstützt die Europäische Kommission die nachhaltige städtische Mobilität durch politische Maßnahmen und Finanzierungsprogramme. Im Jahr 2013 hat sie das [EU-Paket zur Mobilität in der Stadt](#) verabschiedet, dessen Ziel es war, gemeinsame Maßnahmen für eine nachhaltigere städtische Mobilität zu fördern und die Unterstützung der europäischen Städte durch koordinierte Maßnahmen auf EU-Ebene und in den Mitgliedstaaten zu verstärken.

Das Paket zur Mobilität in der Stadt wird seit 2014 von der Kommission gemeinsam mit Städten, Mitgliedstaaten und Interessengruppen umgesetzt.

In den letzten Jahren haben wir wichtige Entwicklungen mit direkten und indirekten Auswirkungen auf die städtische Mobilität beobachtet, wie z. B.:

- die kontinuierliche Zunahme der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung von Städten und Ballungsgebieten sowie ihre Anbindungen zu ländlichen und stadtnahen Gebieten;
- disruptive Veränderungen im Verkehr und in der Mobilität in technologischer (Digitalisierung, Automatisierung, „Mobility as a Service“, neue Antriebssysteme usw.; damit verbunden sind neue Marktteilnehmer (oft nicht aus dem traditionellen Verkehrssektor), die Mobilitätsdienste und neue Fahrzeugarten anbieten) und gesellschaftlicher Hinsicht (zunehmende Akzeptanz gemeinsam genutzter Mobilitätslösungen, neue kollaborative Geschäftsmodelle, stärkere Ausrichtung an der

Lebensqualität, zunehmendes Bewusstsein für die negativen Folgen des Besitzes von Personenkraftwagen, Anstieg des E-Commerce usw.);

- steigende Herausforderungen für Mobilität (Staus), Gesundheit (Luft- und Lärmbelastung, Unfälle) und Klima (Emissionen) in städtischen Gebieten, mit erheblichen negativen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen sowie politischen Konsequenzen;
- neue oder überarbeitete Ziele auf EU-Ebene und damit verbundene Initiativen in den Bereichen Klimawandel, Verringerung der CO₂-Emissionen, Energie, alternative Kraftstoffe, Digitalisierung und Automatisierung, Straßenverkehrssicherheit usw. mit unmittelbarem und bedeutendem Einfluss auf Städte und ihre Verkehrssysteme;
- überzeugende wissenschaftliche Erkenntnisse über den Klimawandel sowie die Auswirkungen von Umweltverschmutzung und „sitzender Lebensweise“ auf den Menschen im Zusammenhang mit dem vorherrschenden Verkehrsmodell; neue sektorale Vorschriften auf EU-Ebene, die sich zunehmend auf die Gestaltung der städtischen Mobilität auswirken (bzw. auswirken werden), insbesondere in den Bereichen alternative Kraftstoffe für Verkehrsmittel und umweltfreundliche Fahrzeuge (wie die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die mit umfangreichen Anstrengungen der Akteure in den städtischen Gebieten verbunden sind), Energie, Daten, natürliche Ressourcen (Abfälle) und Klimawandel;
- neue Ansätze für die Organisationsstrukturen auf EU-Ebene, insbesondere die [EU-Städteagenda](#) mit der Partnerschaft für urbane Mobilität als eine ihrer 12 Partnerschaften;
- Notwendigkeit einer Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr (angesichts stagnierender Zahlen).

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission beschlossen, eine umfassende Bewertung des [Pakets zur Mobilität in der Stadt 2013](#) vorzunehmen (zentrales Element des städtischen Mobilitätspakets ist die Mitteilung „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“). Weitere Informationen finden Sie unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-5942636_de.

Diese öffentliche Konsultation soll zu dieser Bewertung beitragen, indem sie die Ansichten von Bürgern und Interessengruppen einholt. Sie wird der Kommission helfen, festzustellen, ob der politische Rahmen der EU zur städtischen Mobilität für die Zeit nach 2020 geeignet ist.

Angaben zu Ihrer Person

* Sprache meines Beitrags

- Bulgarisch
- Dänisch
- Deutsch
- Englisch
- Estnisch
- Finnisch
- Französisch
- Griechisch
- Irisch
- Italienisch

- Kroatisch
- Lettisch
- Litauisch
- Maltesisch
- Niederländisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Schwedisch
- Slowakisch
- Slowenisch
- Spanisch
- Tschechisch
- Ungarisch

* In welcher Eigenschaft nehmen Sie an dieser Konsultation teil?

- Hochschule/Forschungseinrichtung
- Wirtschaftsverband
- Unternehmen/Wirtschaftsorganisation
- Verbraucherorganisation
- EU-Bürger/Bürgerin
- Umweltorganisation
- Nicht-EU-Bürger/Bürgerin
- Nichtregierungsorganisation (NRO)
- Behörde
- Gewerkschaft
- Andere

* Vorname

Caroline

* Nachname

BOGENSCHÜTZ

* E-Mail (wird nicht veröffentlicht)

c.bogenschuetz@europabuero-bw.de

* Tätigkeitsbereich

- Internationale Ebene
- Lokale Ebene
- Nationale Ebene
- Regionale Ebene

* Name der Organisation

Europabüros der bayerischen und der baden-württembergischen Kommunen

* Größe der Organisation

- Sehr klein (1 bis 9 Beschäftigte)
- Klein (10 bis 49 Beschäftigte)
- Mittel (50 bis 249 Beschäftigte)
- Groß (250 oder mehr Beschäftigte)

Transparenzregisternummer

höchstens 255 Zeichen

Bitte prüfen Sie, ob Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine freiwillige Datenbank für Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten.

* Herkunftsland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

- | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Finnland | <input type="radio"/> Litauen | <input type="radio"/> Schweden |
| <input type="radio"/> Ägypten | <input type="radio"/> Frankreich | <input type="radio"/> Luxemburg | <input type="radio"/> Schweiz |
| <input type="radio"/> Ålandinseln | <input type="radio"/> Französische Süd- und Antarktisgebiete | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Albanien | <input type="radio"/> Französisch-Guayana | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Serbien |
| <input type="radio"/> Algerien | <input type="radio"/> Französisch-Polynesien | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Seychellen |
| <input type="radio"/> Amerikanische Jungferninseln | <input type="radio"/> Gabun | <input type="radio"/> Malaysia | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Amerikanisch-Samoa | <input type="radio"/> Gambia | <input type="radio"/> Malediven | <input type="radio"/> Simbabwe |
| <input type="radio"/> Andorra | <input type="radio"/> Georgien | <input type="radio"/> Mali | <input type="radio"/> Singapur |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Malta | <input type="radio"/> Sint Maarten |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Marokko | <input type="radio"/> Slowakei |
| <input type="radio"/> Antarktis | <input type="radio"/> Grenada | <input type="radio"/> Marshallinseln | <input type="radio"/> Slowenien |
| <input type="radio"/> Antigua und Barbuda | <input type="radio"/> Griechenland | <input type="radio"/> Martinique | <input type="radio"/> Somalia |
| <input type="radio"/> Äquatorialguinea | <input type="radio"/> Grönland | <input type="radio"/> Mauretanien | <input type="radio"/> Spanien |
| <input type="radio"/> Argentinien | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Mauritius | <input type="radio"/> Sri Lanka |
| <input type="radio"/> Armenien | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Mayotte | <input type="radio"/> St. Barthélemy |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Mexiko | <input type="radio"/> St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Aserbaidshan | <input type="radio"/> Guernsey | <input type="radio"/> Mikronesien | <input type="radio"/> St. Kitts und Nevis |
| <input type="radio"/> Äthiopien | <input type="radio"/> Guinea | <input type="radio"/> Moldau | <input type="radio"/> St. Lucia |

- Australien
- Bahamas

- Bahrain

- Bangladesch
- Barbados
- Belarus

- Belgien
- Belize
- Benin
- Bermuda

- Bhutan
- Bolivien
- Bonaire, St. Eustatius und Saba
- Bosnien und Herzegowina
- Botsuana
- Bouvetinsel
- Brasilien
- Britische Jungferninseln
- Britisches Territorium im Indischen Ozean
- Brunei

- Bulgarien
- Burkina Faso
- Burundi
- Cabo Verde
- Chile
- China

- Clipperton
- Cookinseln

- Costa Rica
- Côte d'Ivoire

- Guinea-Bissau
- Guyana

- Haiti

- Heard und die McDonaldinseln
- Honduras
- Hongkong

- Indien
- Indonesien
- Insel Man
- Irak

- Iran
- Irland
- Island

- Israel

- Italien
- Jamaika
- Japan
- Jemen

- Jersey

- Jordanien

- Kaimaninseln
- Kambodscha
- Kamerun
- Kanada
- Kasachstan
- Katar

- Kenia
- Kirgisistan

- Kiribati
- Kleinere Amerikanische Überseeinseln

- Monaco
- Mongolei

- Montenegro

- Montserrat
- Mosambik
- Myanmar /Birma

- Namibia
- Nauru
- Nepal
- Neukaledonien

- Neuseeland
- Nicaragua
- Niederlande

- Niger

- Nigeria
- Niue
- Nordkorea
- Nördliche Marianen
- Nordmazedonien

- Norfolkinsel

- Norwegen
- Oman
- Österreich
- Pakistan
- Palästina
- Palau

- Panama
- Papua-Neuguinea
- Paraguay
- Peru

- St. Martin
- St. Pierre und Miquelon
- St. Vincent und die Grenadinen
- Südafrika

- Sudan
- Südgeorgien und Südliche Sandwichinseln
- Südkorea
- Südsudan
- Suriname
- Svalbard und Jan Mayen
- Syrien
- Tadschikistan
- Taiwan

- Tansania

- Thailand
- Timor-Leste
- Togo
- Tokelau

- Tonga

- Trinidad und Tobago
- Tschad
- Tschechien
- Tunesien
- Türkei
- Turkmenistan
- Turks- und Caicosinseln
- Tuvalu
- Uganda

- Ukraine
- Ungarn

- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|
| <input type="radio"/> Curaçao | <input type="radio"/> Kokosinseln | <input type="radio"/> Philippinen | <input type="radio"/> Uruguay |
| <input type="radio"/> Dänemark | <input type="radio"/> Kolumbien | <input type="radio"/> Pitcairninseln | <input type="radio"/> Usbekistan |
| <input type="radio"/> Demokratische Republik Kongo | <input type="radio"/> Komoren | <input type="radio"/> Polen | <input type="radio"/> Vanuatu |
| <input checked="" type="radio"/> Deutschland | <input type="radio"/> Kongo | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Vatikanstadt |
| <input type="radio"/> Dominica | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Puerto Rico | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Dominikanische Republik | <input type="radio"/> Kroatien | <input type="radio"/> Réunion | <input type="radio"/> Vereinigte Arabische Emirate |
| <input type="radio"/> Dschibuti | <input type="radio"/> Kuba | <input type="radio"/> Ruanda | <input type="radio"/> Vereinigtes Königreich |
| <input type="radio"/> Ecuador | <input type="radio"/> Kuwait | <input type="radio"/> Rumänien | <input type="radio"/> Vereinigte Staaten |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russland | <input type="radio"/> Vietnam |
| <input type="radio"/> Eritrea | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Salomonen | <input type="radio"/> Wallis und Futuna |
| <input type="radio"/> Estland | <input type="radio"/> Lettland | <input type="radio"/> Sambia | <input type="radio"/> Weihnachtsinsel |
| <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Libanon | <input type="radio"/> Samoa | <input type="radio"/> Westsahara |
| <input type="radio"/> Falklandinseln | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> San Marino | <input type="radio"/> Zentralafrikanische Republik |
| <input type="radio"/> Färöer | <input type="radio"/> Libyen | <input type="radio"/> São Tomé und Príncipe | <input type="radio"/> Zypern |
| <input type="radio"/> Fidschi | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saudi-Arabien | |

* Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung

Die Kommission beabsichtigt, die Antworten auf diese öffentliche Konsultation zu veröffentlichen. Sie können entscheiden, ob Ihre persönlichen Daten öffentlich zugänglich gemacht werden oder anonym bleiben sollen.

- Anonym**
Es werden lediglich die Art des Teilnehmers, das Herkunftsland und der Beitrag veröffentlicht. Alle anderen personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Nummer im Transparenzregister) werden nicht veröffentlicht.
- Öffentlich**
Ihre personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Nummer im Transparenzregister, Herkunftsland) werden zusammen mit Ihrem Beitrag veröffentlicht.

Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

EU-Politik für die Mobilität in der Stadt

Im Laufe der Jahre ist die EU-Politik für die Mobilität in der Stadt entstanden, die darauf abzielt, Städte und Gemeinden dabei zu unterstützen, den Nahverkehr effektiver und nachhaltiger zu gestalten, um die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Dieser nicht-gesetzgeberische Ansatz betont die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene mit der Europäischen Kommission, die den Erfahrungsaustausch und die Förderung bewährter Verfahren erleichtert und gezielte finanzielle

Unterstützung und Investitionsfonds (einschließlich für Forschung und Innovation) bereitstellt. Auf lokaler Ebene wurde das Konzept „Pläne für nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt“ entwickelt und gefördert. Die Entwicklung solcher Mobilitätspläne wird als wichtiges Instrument betrachtet, um vor Ort einen von den Anwohnern befürworteten langfristigen, sektorübergreifenden und umfassenden Ansatz zur Lösung von Verkehrsproblemen umzusetzen.

Der europäische Ansatz zur städtischen Mobilität hat viele Städte innerhalb und außerhalb Europas inspiriert, so dass inzwischen bereits über 1000 Mobilitätspläne entwickelt wurden.

Gleichzeitig beobachten wir in den europäischen Städten die weiterhin bestehenden - und sich mitunter sogar noch verschärfenden - Herausforderungen in den Bereichen Mobilität, Gesundheit und Klima.

Die anhaltenden Probleme und die jüngsten Entwicklungen im Bereich der städtischen Mobilität erfordern eine Prüfung der politischen Grundlage der EU sowie eine Bewertung, ob der derzeitige nicht-gesetzgeberische Ansatz wie beabsichtigt umgesetzt wurde oder ob es Lücken oder Bedürfnisse gibt, die der bestehende Rahmen noch nicht abdeckt.

- * 1. Wir haben Verkehrsüberlastung, schlechte Luftqualität und Verkehrsunfälle als die wichtigsten verkehrsbedingten Probleme identifiziert, mit denen die Städte in der EU konfrontiert sind.

Bitte teilen Sie uns Ihre Ansichten zu den wichtigsten Herausforderungen im Zusammenhang mit der städtischen Mobilität mit:

Aus kommunaler Sicht stellen sich insbesondere die folgenden Herausforderungen:

- Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen bei gleichzeitiger Gewährleistung der Mobilität in zentralen städtischen Bereichen
- Gefahren sowie Lärm- und Abgasemissionen von Lkw bzw. Schwerlastverkehr
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur (insbesondere Sanierung und Ausbau des Netzes)
- Mobilitätskonzepte nicht nur für die Verdichtungsräume, sondern auch für die Verbindungsräume und ländlichen Räume.
- Qualitätsoffensive, die neben der Verbesserung der Infrastruktur auch eine Taktverdichtung der Regionalbahnverbindungen (SPNV) vorsieht.
- Finanzierung und Verbesserung des Angebots und insbesondere der Taktverdichtung sowie deren Umsetzung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Reduzierung von Konflikten des zunehmenden Radverkehrs und des Verkehrs mit E-Scootern mit dem Fußverkehr, aber auch mit dem motorisierten Verkehr
- Erfassung der erforderlichen Daten des fließenden Verkehrs für die Verwendung als Grundlage für ein optimiertes Verkehrsmanagement
- Pendlerverkehr
- Grundversorgung/Abdeckung wenig frequentierter Stadtteile und Gebiete (insbesondere auch der ländlichen Räume) mit Mobilitätsangeboten
- Parkraummanagement und -bewirtschaftung in Abstimmung mit ÖPNV- und Alternativangeboten
- Umgang mit neuartigen, insbesondere auf dem „free float“-Prinzip basierenden Mobilitätslösungen
- Raumübergreifende Anbindung von urbanen Einzugsgebieten (Verbindung der Verkehrssysteme unter Einbeziehung u. a. der Landkreise und Verkehrsverbände)
- Umsetzung europäischer Zielvorgaben (z.B. der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge)

2. Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach ein politischer Rahmen für die städtische Mobilität auf EU-Ebene?

- Sehr wichtig
- Wichtig
- Relativ wichtig
- Nicht wichtig
- Keine Angabe

3.1. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen über Probleme zu, denen Sie in den letzten fünf Jahren (2014-2019) in der Stadt, in der Sie leben/arbeiten/studieren, begegnet sind?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme teilweise zu	Bin unentschieden	Stimme teilweise nicht zu	Stimme keineswegs zu	Keine Meinung
* Wenn ich unterwegs bin, habe ich häufig Mobilitätsprobleme (z. B. keinen/schlechten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, überlastete Straßen, keine ausreichende Fahrradinfrastruktur) bei der Ausführung meiner Tätigkeiten oder dem Erhalt von Waren oder Dienstleistungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Luftqualität scheint sich verschlechtert zu haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Verkehrsüberlastung hat zugenommen.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Der verkehrsbedingte Lärm hat zugenommen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Ich fühle mich im Verkehr weniger sicher als vor fünf Jahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3.2. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen über Probleme zu, denen Sie in den letzten fünf Jahren (2014-2019) in der Stadt, in der Sie leben/arbeiten/studieren, begegnet sind?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme teilweise zu	Bin unentschieden	Stimme teilweise nicht zu	Stimme keineswegs zu	Keine Meinung
* Eine große Anzahl innovativer Transport- und Mobilitätsdienste wie gemeinsame E-Autos/E-Bikes/E-Scooter-Systeme, autonome und/oder On-Demand-Shuttles (Pendelfahrzeuge auf Abruf) stehen zur Verfügung.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die institutionelle Zusammenarbeit im Bereich der städtischen Mobilität (zwischen verschiedenen Regierungsebenen, mit privaten Akteuren und Behörden benachbarter Gebiete) hat sich verbessert.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Zentralregierung unterstützt - rechtlich, finanziell, organisatorisch - die Planung der städtischen Mobilität.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Begünstigende rechtliche Bedingungen für ein sichereres und nachhaltigeres Verkehrssystem wurden geschaffen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Es wurden ausreichende Finanzmittel für ein sichereres und umweltfreundlicheres Verkehrssystem bereitgestellt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Ein wirksamer politischer Rahmen der städtischen Mobilität kann viele Verbesserungen mit sich bringen, wie z. B. weniger Staus, mehr Verkehrssicherheit, bessere Luftqualität, weniger verkehrsbedingte Klimaemissionen und mehr Geschäftsmöglichkeiten für innovative Verkehrslösungen. In welchem Umfang wurden aus Ihrer Sicht die Verbesserungen der städtischen Mobilitätspolitik in den letzten fünf Jahren (2014-2019) erreicht?

	In hohem Maße	Mäßig	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Keine Meinung
* Die verkehrsbedingten Emissionen sind gesunken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Es gibt weniger Staus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Ein Wechsel zu nachhaltigeren Verkehrsträgern hat stattgefunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Geschäftsmöglichkeiten für die Entwicklung innovativer Verkehrs- und Mobilitätsdienste wurden geschaffen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Lebensqualität in den Städten wurde dank eines besseren Verkehrssystems erhöht.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Mobilität im Fernverkehrsnetz (TEN-V) hat sich verbessert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 5. Um die oben genannten Verbesserungen zu erreichen, werden finanzielle, personelle und organisatorische Ressourcen benötigt. Inwieweit sind die Kosten der gesamten städtischen Mobilitätspolitik angesichts der zu erzielenden Vorteile gerechtfertigt?

- Voll und ganz gerechtfertigt
- Weitgehend gerechtfertigt
- Teilweise gerechtfertigt
- Keineswegs gerechtfertigt
- Keine Meinung

6. Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die auf lokaler/nationaler Ebene umgesetzt werden, z. B.: niedrigere Preise für öffentliche Verkehrsmittel/kostenlose öffentliche Verkehrsmittel/mehr öffentliche Verkehrsverbindungen/emissionsfreie öffentliche Verkehrsmittel/verbesserte Bedingungen für Fahrradfahrer und Fußgänger/Anreize für emissionsfreie Logistiklösungen in der Stadt/ Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugtypen (z. B. Lkw, Diesel-Pkw usw.)/Anreize für Fahrgemeinschaften oder Mitfahrgelegenheiten/niedrigere Tempolimits /Zufahrtsbeschränkungen zu bestimmten Zeiten/ Gebühren für die Straßennutzung (z. B. City-Maut)/Reduzierung der Anzahl der Parkplätze/Verkehrsmanagement mit

Priorität auf öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiven Mobilitätslösungen/vernetzte Fahrzeuge/Mobilitätslösungen für Personen-/Frachtbeförderungen in der Luft.

Sind Sie der Meinung, dass auf lokaler/nationaler Ebene geeignete Maßnahmen ergriffen werden als auf europäischer, um lokale Probleme anzugehen? Oder führt dies zu unterschiedlichen politischen Rahmenbedingungen und einer weiteren Fragmentierung der jeweiligen Märkte?

Die direkte Nähe (=lokale Ebene) ermöglicht differenziertere und geeignetere Maßnahmen für konkrete Problemstellungen sowie kurzfristigere Handlungsspielräume. Somit sollten etwa Preise für öffentliche Verkehrsmittel, das Angebot an lokalen öffentlichen Verkehrsverbindungen und die Regelung der Parksituation den Entscheidungsträgern vor Ort überlassen werden.

Ein europäischer Rahmen ist bei Themen grenzübergreifender Relevanz sinnvoll. Beispiele sind Fahrzeugzulassungen oder vernetztes Fahren. Aufgrund unterschiedlicher politischer Rahmenbedingungen ist ein „best practice“-Austausch nicht immer leicht möglich. Auch technische Infrastrukturen und Abhängigkeiten lassen sich nicht ohne Weiteres übertragen.

Es fehlt grundsätzlich weniger an Konzepten und Maßnahmen zur Lösung von Verkehrsproblemen, sondern vielmehr an ausreichenden staatlichen Mitteln für lokale und regionale Maßnahmen. Verkehrsmaßnahmen in Städten und verdichteten Regionen sind vergleichbar kostspielig wie Maßnahmen im Fernverkehr.

7. Inwieweit sind die verschiedenen nachstehenden Maßnahmen angesichts der jüngsten Entwicklungen und Veränderungen (siehe Beschreibung in der Einleitung oben) für die städtische Mobilität noch relevant?

	Ganz und gar relevant	Maßgeblich relevant	Teilweise relevant	Nahezu irrelevant	Irrelevant
* EU-Unterstützung für den Austausch bewährter Verfahren und Informationen (Europäische Mobilitätswoche, ELTIS - Beobachtungsstelle für urbane Mobilität, Daten und Statistiken)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* EU-Förderung für Forschung und Innovation im Bereich der städtischen Mobilität (CIVITAS, Smart Cities and Communities)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Finanzielle Unterstützung durch die EU für eine nachhaltige städtische Mobilität (EU-Struktur- und Investitionsfonds sowie die Fazilität „Connecting Europe“)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen im Bereich der urbanen Logistik	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen im Bereich der Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Koordinierung der öffentlichen und privaten Maßnahmen bei der Einführung von Lösungen für intelligente Verkehrssysteme (IVS)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen im Bereich der urbanen Verkehrssicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte erläutern Sie Ihre Antworten auf die obigen Fragen und kommentieren Sie diese gegebenenfalls.

Relevanz für die städtische Mobilität haben Maßnahmen, die direkt das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Beispiele sind die Europäische Mobilitätswoche, Finanzhilfen für nachhaltige Verkehrsmittel wie z. B. Fahrradmietsysteme, aber auch die Koordinierung von Maßnahmen im Bereich der Logistik oder intelligenter Verkehrssysteme. Insbesondere für die Erstellung von P+R-Anlagen „vor den Toren einer Stadt“ sollten Fördergelder bereitgestellt werden.

Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität

Das Konzept dieser Mobilitätspläne steht im Mittelpunkt der EU-Politik zur städtischen Mobilität. Ziel ist eine ausgewogene Entwicklung und eine bessere Integration der verschiedenen städtischen Verkehrsträger, um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Das Konzept dieser Mobilitätspläne fördert das Engagement von Bürgern und Interessengruppen und führt zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten.

- * 8. Wie vertraut sind Sie mit dem Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung?
 - Ich bin mit dem Konzept sehr vertraut.
 - Ich habe schon einmal davon gehört, bin aber nicht sehr vertraut damit.
 - Ich habe noch nie davon gehört.
- * 9. Ist Ihnen bekannt, ob in Ihrer Stadt solche Mobilitätspläne vorbereitet oder umgesetzt werden?
 - Ja
 - Nein
- * 10. Stimmen Sie der Aussage zu, dass diese Mobilitätspläne ein wirksamer Mechanismus zur Planung und Umsetzung einer nachhaltigen urbanen Mobilität auf städtischer Ebene sind?
 - Ja, ich stimme voll und ganz zu
 - In hohem Maße

- In geringem Maße
- Bin unentschieden
- Ich stimme nicht zu
- Ich stimme überhaupt nicht zu
- Keine Meinung

11. Welche Ansichten vertreten Sie zu folgenden Aussagen?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme teilweise zu	Bin unentschieden	Stimme teilweise nicht zu	Stimme keineswegs zu	Keine Meinung
* Die Mobilitätspläne erhalten ausreichend EU-Mittel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Mobilitätspläne orientieren sich in angemessener Weise an der Größe der Städte.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Tatsache, dass diese Mobilitätspläne nicht zwingend vorgeschrieben sind, ermöglicht den Behörden eine ausreichende Flexibilität.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Städte erhalten ausreichende Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung der Mobilitätspläne.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach die Beteiligung der EU an den folgenden Aspekten von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität?

	Sehr wichtig	Relativ wichtig	Nicht wichtig	Keine Meinung
* Förderung der Akzeptanz der Mobilitätspläne	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Unterstützung der nationalen, regionalen und lokalen Behörden bei der Entwicklung und Umsetzung der Mobilitätspläne (auch durch Finanzierungsinstrumente)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Koordinierung der EU-Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Konzepts und der Instrumente der Mobilitätspläne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Bitte erläutern Sie Ihre Antworten auf die obige Frage und kommentieren Sie diese gegebenenfalls.

Zielführend wäre, die Förderung z.B. nachhaltiger Mobilitätsangebote oder anderer lokal zu entscheidender Maßnahmen für die Akteure vor Ort zugänglicher zu machen. Hierzu zählen einfache, übersichtliche und effiziente Antrags- und Abwicklungsverfahren sowie ein koordiniertes Angebot an vorhandenen Fördermöglichkeiten.

Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen

Um systemische Verbesserungen im städtischen Verkehrssektor zu erzielen, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen der öffentlichen Akteure auf allen Leitungsebenen sowie der Beteiligung des Privatsektors. Wir haben die folgenden Bereiche identifiziert, in denen dies erforderlich sein könnte: Stadtlogistik, Zufahrtsregelungen für Städte und Erhebung von Straßennutzungsgebühren, koordinierte Einführung intelligenter urbaner Verkehrssysteme, Sicherheit im Stadtverkehr.

13. Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach die Beteiligung der EU an den folgenden Aspekten der Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen?

	Sehr wichtig	Relativ wichtig	Nicht wichtig	Keine Meinung
* Förderung eines Austauschs zwischen den Mitgliedstaaten und Experten für Zufahrtsregelungen in Städten in der gesamten EU sowie die Bereitstellung unverbindlicher Leitlinien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Verbesserung der Verbreitung und Akzeptanz bewährter Verfahren der Stadtlogistik sowie die Bereitstellung unverbindlicher Leitlinien	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
*				

Verbreitung von Beispielen für bewährte Verfahren zur Planung der Straßenverkehrssicherheit und anderer Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen in städtischen Gebieten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Erleichterung der Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in städtischen Gebieten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte erläutern Sie Ihre Antworten auf die obige Frage und kommentieren Sie diese gegebenenfalls.

Unverbindliche EU-Leitlinien und die Verfügbarmachung von europäischen Standards sind mit Blick auf die Subsidiarität ein gutes Mittel, um lokalen Akteuren ein Instrumentarium zur Bewältigung vorhandener Herausforderungen an die Hand zu geben.

Verstärkte Unterstützung durch die EU

Die Kommission schlug 2013 vor, die Unterstützung der EU im Bereich der städtischen Mobilität durch folgende Maßnahmen zu verstärken:

- Förderung des Erfahrungsaustausches und Vorstellung bewährter Verfahren;
- gezielte finanzielle Unterstützung durch die europäischen Struktur- und Investitionsfonds;
- finanzielle Unterstützung für Forschung und Innovation.

* 14. Inwieweit ist die Unterstützung der EU bei der Verwirklichung erfolgreicher lokaler Maßnahmen im Bereich der städtischen Mobilität noch relevant?

- In vollem Umfang relevant
- Relevant
- Relativ relevant
- Kaum relevant
- Überhaupt nicht relevant
- Keine Meinung

15. Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach die Beteiligung der EU an den folgenden Aspekten einer verstärkten Unterstützung durch die EU?

	Sehr wichtig	Relativ wichtig	Nicht wichtig	Keine Meinung
* Aufforderung an die Mitgliedstaaten, entschlossenere und besser koordinierte Maßnahmen zu ergreifen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Erleichterung des Austauschs von Erfahrungen und bewährten Verfahren	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Schwerpunktmäßige Ausrichtung von Forschung und Innovation auf Lösungen für die Herausforderungen der städtischen Mobilität	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* Schaffung von Geschäftsmöglichkeiten für die Entwicklung innovativer Verkehrs- und Mobilitätsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bereitstellung von gezielter finanzieller Unterstützung	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Unterstützung der städtischen Mobilitätspolitik bei internationalen Kooperationsmaßnahmen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. Welcher ist Ihrer Meinung nach der bessere Ansatz bei der städtischen Mobilitätspolitik auf EU-Ebene? Welche Ansichten vertreten Sie zu folgenden Aussagen?

	Stimme voll und ganz zu	Stimme teilweise zu	Bin unentschieden	Stimme teilweise nicht zu	Stimme keineswegs zu	Keine Meinung
* Die EU sollte sich überhaupt nicht in die städtische Mobilität einmischen; es ist eine lokale Angelegenheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU und die Mitgliedstaaten sollten ihre Unterstützung der lokalen Behörden (Städte und Gemeinden) verstärken und „gemeinsame Anstrengungen“ für eine bessere und nachhaltigere städtische Mobilität voranbringen.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte den lokalen, regionalen und nationalen Behörden Leitlinien zu Fragen von besonderer Bedeutung für die städtische Mobilität zur Verfügung stellen.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte die Koordinierung gemeinsamer Maßnahmen lokaler, regionaler und nationaler Behörden sowie privater Akteure unterstützen.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte sich schwerpunktmäßig auf Forschung und Innovation zur Bereitstellung von Lösungen für die Herausforderungen der städtischen Mobilität konzentrieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte den Erfahrungsaustausch unterstützen sowie bewährte Verfahren und die Zusammenarbeit fördern.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte verbindliche Ziele für die wichtigsten Aspekte der urbanen Mobilität vorschlagen (z. B. Mindestanteile für öffentliche Verkehrsmittel, aktive Mobilitätslösungen und emissionsfreie Fahrzeuge).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die EU sollte die wichtigsten Aspekte der städtischen Mobilität regeln (z. B. verpflichtende Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität;						

Mindestanteile für öffentliche Verkehrsmittel, aktive Mobilitätslösungen und emissionsfreie Fahrzeuge; harmonisierte Vorschriften für die Einführung von Beschränkungen für Pkw), um die Ziele auf EU-Ebene in den Bereichen Klima, Emissionen und Energie zu erreichen.



Bitte erläutern Sie Ihre Antworten auf die obigen Fragen und kommentieren Sie diese gegebenenfalls.

Die EU könnte z.B. überregional angelegte Informationskampagnen für nachhaltige Mobilität zur Verfügung stellen bzw. finanziell unterstützen.

Weitere Informationen

17. Bitte erläutern Sie Ihre Antworten auf die obigen Fragen und kommentieren Sie diese gegebenenfalls.

höchstens 3000 Zeichen

Der globale Klimawandel stellt Städte wie auch Gemeinden im ländlichen Raum vor große Herausforderungen, welchen nur mit entsprechenden Anpassungsstrategien begegnet werden kann. Hierfür ist ein hohes Maß an Flexibilität auf lokaler Ebene erforderlich. Nur lokal angepasste und den Bürgerinnen und Bürgern vermittelbare Lösungen können nachhaltig und wirkungsvoll zur Lösung beitragen. Aus kommunaler Sicht ist hierbei insbesondere wichtig, auf Technologieneutralität zu achten.

18. Sie können gerne ein kurzes Dokument hochladen, zum Beispiel zusätzliche Belege für Ihre Antworten oder ein Positionspapier. Wir weisen Sie darauf hin, dass das hochgeladene Dokument zusammen mit Ihrer Beantwortung des Fragebogens - dem wesentlichen Beitrag zu dieser öffentlichen Konsultation - veröffentlicht wird. Das Dokument soll zusätzliche Hintergrundinformation liefern, um Ihre Position besser zu verstehen.

Die maximale Dateigröße beträgt 1 MB

Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Contact

MOVE-UMP-REVISION@ec.europa.eu