

Kurzfassung

**Die Umsetzung nachhaltiger
Stadtverkehrspolitiken - Abschlussbericht**

Overview

Implementing Sustainable Urban Travel Policies - Final Report

German translation

Die Kurzfassungen enthalten auszugsweise Übersetzungen von OECD-Publikationen. Sie sind unentgeltlich beim Online-Bookshop der OECD erhältlich

www.oecd.org/bookshop

Diese Kurzfassung ist keine amtliche OECD-Übersetzung.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ORGANISATION FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG

Vorwort

Diese Publikation beinhaltet Empfehlungen an die Regierungen im Hinblick auf die Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken. Die Erarbeitung dieser Empfehlungen erfolgte im Rahmen des gleichnamigen ECMT-Projekts, das von 1998-2001 gemeinsam mit der OECD durchgeführt wurde, und ihre Annahme durch die ECMT-Verkehrsminister anlässlich der Verkehrsministerkonferenz in Lissabon, Portugal, im Mai 2001.

Die dreijährige Studie¹ sollte ermitteln, warum eine nachhaltige Stadtverkehrspolitik bei der Umsetzung häufig auf Schwierigkeiten stößt und, allgemeiner, wie Länder und Städte die Kluft zwischen verkehrspolitischen Empfehlungen und deren Umsetzung schließen können.

Die Projektergebnisse und Schlussfolgerungen, die in Form eines Abschlussberichts² getrennt veröffentlicht wurden, haben gezeigt, dass in den Ländern bei der Entwicklung von Maßnahmen, die darauf abzielen, Stauprobleme, die Ausbreitung der Städte und Umweltprobleme in Verbindung mit nicht nachhaltigen Entwicklungen des Stadtverkehrs zu bekämpfen, Fortschritte erzielt wurden. Aus den durch das Projekt aufgezeigten Trends war jedoch auch zu erkennen, dass es weiterhin ernstliche Schwierigkeiten bereitet, diese Politiken umzusetzen und einen konkreten Niederschlag in den Stadtverkehrsdaten zu finden.

Das aus drei Hauptteilen bestehende Projekt – eine Reihe von Workshops, ein Überblick über Stadtverkehrstrends und die Prüfung von Stadtverkehrspolitiken in mehreren Ländern – hat aufgezeigt, dass jeder Regierungsebene eine wichtige Rolle zukommt, um wirksame, sektorübergreifende Maßnahmen für eine nachhaltige Stadtverkehrspolitik zu erarbeiten und umzusetzen. Die nationalen Regierungen können vornehmlich als Katalysator fungieren, um die Umweltverträglichkeit der Verkehrspraktiken in Stadtgebieten zu verbessern.

¹ Grundlage für dieses Projekt war der ECMT-OECD-Bericht Urban Travel and Sustainable Development (UTSD), der den Ministern anlässlich der Ratssitzung 1994 in Annecy vorgelegt und 1995 veröffentlicht wurde. Als Politik zur Förderung eines nachhaltigen Stadtverkehrs wurde ein dreiteiliger Ansatz mit Umsetzung von Maßnahmen empfohlen, die auf bewährten Praktiken, Innovation und einer entsprechenden Preispolitik beruhen. Die Minister forderten in Annecy die ECMT dazu auf, die diesbezüglichen Länderpolitiken einige Jahre später an Hand der Ergebnisse dieses Berichts erneut zu prüfen. Die vorliegenden Arbeiten erfolgten ausgehend von diesem Auftrag.

² Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Final Report, ECMT, 2002.

Hintergrund¹

Nachhaltigkeitsziele in Städten

Viele Länder und Städte haben übereinstimmende Ziele bezüglich der Lebensqualität in den Städten.

Drei Viertel der Bevölkerung in den ECMT- und OECD-Ländern leben heute in Städten. Damit stellen sich die meisten verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitsprobleme in Städten und stadtnahen Gebieten. Urbane Strukturen und urbanes Wachstum sind daher bei allen Maßnahmen zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung von zentraler Bedeutung. Trotz Definitionsunterschieden beim Begriff der Nachhaltigkeit und trotz unterschiedlicher Nachhaltigkeitskriterien in den einzelnen Ländern und Städten gibt es vielfach übereinstimmende Ziele hinsichtlich der Lebensqualität in der Stadt, darunter saubere Luft, ruhiges Wohnen und wirtschaftlicher Wohlstand ohne gesundheits- und umweltschädliche Auswirkungen und ohne Erschöpfung der begrenzten Vorräte natürlicher Ressourcen².

Ob die Ziele der urbanen Nachhaltigkeit erreicht werden können, hängt wesentlich davon ab, wie die Beförderung von Personen und Gütern³ in den Städten erfolgt. Das Hauptziel und die wichtigste Herausforderung der Entscheidungsträger in Verkehrspolitik und Raumplanung besteht heute vor allem darin, sicherzustellen, dass die wachsende Anzahl der Stadt- und Vorstadtbewohner aller sozioökonomischen Schichten Zugang zu den Dienstleistungen und Aktivitäten ihres täglichen Lebens hat und dass gleichzeitig die umwelt-, sozialgerechtigkeits- und gesundheitsbeeinträchtigenden Auswirkungen des Verkehrs auf ein Minimum reduziert werden.

Trends im Stadtverkehr und in der Bodennutzung und deren Auswirkungen

Die gegenwärtigen Trends im Stadtverkehr und in der Bodennutzung gefährden die urbane Umwelt und die Gesundheit der Stadt- und Vorstadtbewohner.

Nachhaltigkeit bleibt für viele ECMT- und OECD-Länder ein Ziel in weiter Ferne. Sowohl die Bevölkerung als auch die Arbeitsplätze verlagern sich nach wie vor von den Innenstädten auf Stadtrandgebiete und das schwächer besiedelte Umland; desgleichen setzt sich auch die Entwicklung von Einkaufs- und Gewerbezentren am Stadtrand fort und mit dem wachsenden Wettbewerb zwischen urbanen und suburbanen Zentren bei dieser Entwicklung steigt auch der Verkehr. Die Verkehrsbehinderung durch Staus, ob im Güter- oder Personenverkehr, hält an oder verschärft sich

¹ Dieser den Ministern vorgelegte Bericht beleuchtet die wichtigsten Ergebnisse des dreijährigen, vor dem Abschluss stehenden ECMT-OECD-Projekts über die Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken. Ziel dabei war es, darin nicht alle Projektergebnisse umfassend, sondern nur die Fragen, die für die Regierungen von besonderem Belang sind, darzustellen.

² Diese Ziele sind auch im ECMT-OECD-Bericht "Urban Travel and Sustainable Development" aus dem Jahr 1995 enthalten und stehen in Übereinstimmung mit dem OECD-Projekt zugunsten eines nachhaltig umweltverträglichen Verkehrs (Environmentally Sustainable Transport, EST). Sie entsprechen auch in einem breiteren Rahmen den Zielen der Erklärung und des Gemeinsamen Aktionsprogramms der UN-ECE-Regionalkonferenz über Verkehr und Umwelt, die im November 1997 in Wien stattfand, und der WHO-Charta über Verkehr, Umwelt und Gesundheit, die im Juni 1999 in London unterzeichnet wurde.

³ Für eine detaillierte Untersuchung des urbanen Güterverkehrs siehe ECMT Round Table 109: "Freight Transport and the City" (1999).

insbesondere in den Vorstädten vieler Länder. Die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege nehmen hingegen weiterhin ab. Eine - in manchen Ländern infolge der wirtschaftlichen Entwicklung sogar rapid - steigende Tendenz zeigt sich auch im Besitz und in der Nutzung von PKWs. Diese Trends im Verkehr und in der Bodennutzung gefährden die urbane Umwelt sowie die Gesundheit der Stadt- und Vorstadtbewohner. Durch Fortschritte bei den Abgasemissionen und eine bessere Qualität der Kraftstoffe ist die Luftverschmutzung in vielen Städten des ECMT- und OECD-Raums in den letzten Jahren zurückgegangen, allerdings stellen die Bildung von bodennahem Ozon und Partikelemissionen nach wie vor eine Gefährdung der Umwelt dar. Der durch den Stadtverkehr verursachte Kohlendioxid ausstoß steigt weiterhin an. Darüber hinaus ist der Verkehrslärm und insbesondere die Lärmbelästigung durch Kraftfahrzeuge ein zunehmendes Umweltproblem in Ballungsgebieten.

Mögliche Maßnahmen

Es besteht ein Bedarf an flexiblen, integrierten Maßnahmenpaketen, die für die Akteure in der Stadtplanung und im Transportsektor die richtigen Signale setzen.

Um diesen Trends entgegen zu wirken und einen nachhaltigen Stadtverkehr zu fördern, sind flexible, integrierte Maßnahmenpakete mit sektorübergreifenden Vorschriften, Preispolitiken und technischen Entwicklungen nötig, die für die Akteure in der Stadtplanung und im Transportsektor die richtigen Signale setzen. So wie es Unterschiede bei den Nachhaltigkeitszielen der einzelnen Länder gibt, werden auch die Politiken zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs unterschiedlich ausfallen. Allgemein lässt sich jedoch sagen, dass sie Maßnahmen enthalten, die auf eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung, die Eindämmung des Anstiegs des Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Zurücklegens von Wegen in der Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad abzielen.

Der ECMT-OECD-Bericht **Urban Travel and Sustainable Development (UTSD)**, der den Ministern anlässlich der Ratssitzung 1994 in Annecy vorgelegt und 1995 veröffentlicht wurde, beschreibt als Ausgangspunkt für das vorliegende Umsetzungsprojekt einen dreiteiligen Ansatz zur Förderung eines nachhaltigen Stadtverkehrs mit einer Kombination von Maßnahmen, die auf bewährten Praktiken, Innovation und Kostenanlastung beruhen. Auch in anderen Arbeiten wurden integrierte Maßnahmenpakete empfohlen. Insbesondere im OECD-Projekt zugunsten eines nachhaltig umweltverträglichen Verkehrs (Environmentally Sustainable Transport, EST)¹ wurde der Schwerpunkt auf eine stärkere Berücksichtigung von Umweltkriterien bei der Festlegung der Verkehrspolitik gelegt.

Es ist leichter gesagt als getan, nachhaltige Stadtverkehrspolitiken integriert umzusetzen.

In zahlreichen Ländern und Städten hat sich herausgestellt, dass es leichter gesagt als getan ist, nachhaltige Stadtverkehrspolitiken in einem integrierten Ansatz umzusetzen. Bei der Festlegung und wirksamen Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken gilt es den zahlreichen

¹ Zusammenfassender Bericht über einen nachhaltig umweltverträglichen Verkehr (EST): Perspektiven, Politiken und bewährte Praktiken.

auseinanderlaufenden Interessen einer Vielzahl von Betroffenen Rechnung zu tragen. Dazu zählen der Staat auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene, die Politiker, die öffentlichen Verkehrs- und Raumplanungsbehörden, Umweltbehörden und Interessenvertretungen, private Transportunternehmen und andere Dienstleister sowie Immobilienprojektentwickler und die Verkehrsteilnehmer¹. Die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen diesen Akteuren und Betroffenen ist für die Umsetzung einer nachhaltigen Politik unumgänglich, jedoch häufig komplex und aufwändig.

Während nur wenige Länder/Ballungsräume die Umsetzung der 1995 empfohlenen ECMT-OECD-Politik in ihrer Gesamtheit in die Wege geleitet haben, haben die meisten unter ihnen Maßnahmen erarbeitet, oder sind gerade dabei, sie zu entwickeln, die Teile dieser Politik und vornehmlich bewährte Praktiken aufgreifen. Länder und Städte, die bereits Erfahrung mit nachhaltigen Stadtverkehrspolitiken haben, experimentieren nun innovative Ansätze wie integrierte Stadt- und Verkehrsplanungsmaßnahmen, strenge Parkbeschränkungen in Innenstädten und den Einsatz von Telematikanwendungen im öffentlichen Verkehr. Eine kleinere Anzahl von Ländern bemüht sich darum, Mittel und Wege zu finden, die Staukosten und andere preispolitische Faktoren in ihre Maßnahmenpakete einfließen zu lassen. Obgleich viele ECMT-OECD-Länder, insbesondere in Europa, hohe Kraftstoffabgaben erheben, haben sich nur wenige für jährliche Realanhebungen der Kraftstoffpreise, wie im Strategiebericht beschrieben, entschieden.

Die Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken

Bei der Erarbeitung und konkreten Umsetzung wirksamer Maßnahmen kommt allen Regierungsebenen eine wichtige Rolle zu.

Das 1998 begonnene und nun kurz vor dem Abschluss stehende ECMT-OECD-Projekt über die Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken hat aufgezeigt, dass jeder Regierungsebene – ob national, regional oder kommunal – eine wichtige Rolle zukommt, um sicherzustellen, dass wirksame Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Das Projekt umfasste eine Reihe thematischer Workshops, eine Übersicht über die Verkehrspolitik von mehr als 160 Städten und die Prüfung einer Reihe einschlägiger Landespolitiken, um besser zu verstehen, warum integrierte Stadtverkehrspolitiken, wie sie im UTSD-Bericht empfohlen werden, so schwer umzusetzen sind, und wie die Länder und Städte die Kluft zwischen Empfehlungen mit breiter Akzeptanz und der konkreten Umsetzung schließen können.

Die Umsetzungsprobleme sind nicht in allen Ländern dieselben und werden auch nicht überall gleich empfunden. Je nach wirtschaftlichem, institutionellem und politischem Aufbau sowie besonderen gesellschaftlichen und kulturellen Faktoren je nach Region können sich jeweils andere Probleme in der Umsetzung ergeben.

Viele Schwierigkeiten bei der Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen finden sich jedoch in allen Ländern und Städten des ECMT- und OECD-Raums wieder. Unter den Hindernissen, die laut ECMT-OECD-Untersuchungen vielen Ländern gemeinsam sind, lassen sich folgende nennen:

¹ Die Einbeziehung aller Sektoren einer Gemeinschaft bei der Erstellung und Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken entspricht dem lokalen Agenda 21-Prozess zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in Städten, der dem UNCED-Umweltgipfel von Rio de Janeiro 1992 entsprungen ist.

unzulänglich integrierte und koordinierte Maßnahmen – das gilt insbesondere für die Raumplanungs- und Verkehrspolitik – und ineffiziente oder kontraproduktive institutionelle Zuständigkeiten und Verfahren (auf nationaler Ebene auch eine unzulängliche oder mangelnde interministerielle Koordination); eine unvollständige oder zu starke Dezentralisierung der Zuständigkeiten für den Stadtverkehr; ein Rechts- und Verwaltungsrahmen, der keinerlei Unterstützung bietet; Schwächen der Preis- und Steuerpolitik; sowie qualitativ und quantitativ unzulängliche Daten.

Die Regierungen können auf lokaler Ebene als Katalysator zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs fungieren.

In den meisten ECMT- und OECD-Ländern liegt die Hauptverantwortung für die Stadtplanungs- und Stadtverkehrspolitik bei den Regionen und Kommunen, d. h. den Ebenen, auf denen Stadtverkehrspolitiken auch mit der größten Effizienz festgelegt und umgesetzt werden können. Zunehmend wird jedoch auch festgestellt, dass die Regierung auf zentraler Ebene den Weg zur Umsetzung integrierter Maßnahmen dadurch ebnen kann, dass sie einen flexiblen, sektorübergreifenden Rahmen vorgibt, der durch Anreize und Projektfinanzierungen die richtigen Signale für eine nachhaltige Entwicklung an die Regionen und Städte aussendet. Auf diese Weise können die nationalen Regierungen als Katalysator, Initiator, Förderer, Befürworter und Triebkraft für nachhaltige Verkehrspraktiken auf lokaler Ebene fungieren und der lokalen Ebene den nötigen Freiraum lassen, um zu entscheiden, welche spezifischen Politiken und Maßnahmen ihrem Bedarf am besten entsprechen. Es geht um den Grundsatz der Subsidiarität zwischen den einzelnen Regierungsebenen mit entsprechender Dezentralisierung und Koordinierung der Zuständigkeiten für die Stadtverkehrspolitik.

Empfehlungen an die nationalen Regierungen bezüglich einer besseren Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken

Im Rahmen des Projekts wurden die nachstehenden Vorschläge erarbeitet, wie nationale Regierungen bessere Voraussetzungen zur erfolgreichen Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken schaffen können.

Einrichtung einer flankierenden nationalen Rahmenpolitik

▪ **Entwicklung einer nationalen Rahmenpolitik zur Förderung eines nachhaltigen Stadtverkehrs**, durch die nationale, regionale und kommunale Ziele in Bezug auf die Bodennutzung, den Personen- und Güterverkehr sowie die Gesundheit und Umwelt unterstützt und beeinflusst werden können. Ein solcher Rahmen muss sowohl in sich schlüssig sein ("interne Kohärenz"), d. h. innerhalb des Transportsektors mit Einbeziehung von Verkehrsinvestitions-, Verkehrslenkungs- und Nachfragenlenkungsmaßnahmen, als auch eine "externe Kohärenz" aufweisen, d. h. die verschiedenen Verkehrspolitiken sowie die Politik in anderen Sektoren (Raumplanung, Umwelt, Finanzen) miteinander in Einklang bringen.

Darüber hinaus bestehen entscheidende **Verknüpfungen** zwischen lokalen Stadtverkehrs- und Stadtplanungspolitiken und nationalen Verkehrs- und Raumplanungspolitiken, die zu identifizieren sind, damit sich die nationalen, regionalen und kommunalen Maßnahmen gegenseitig stützen können. Für die Stadt- und Regionalplanung sind beispielsweise Anhaltspunkte aus der nationalen

Raumplanung erforderlich. Um die Qualität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs einer Stadt zu verbessern, sind häufig Finanzierungen bzw. Investitionen von staatlicher Seite erforderlich. Für die Beteiligung des privaten Sektors an öffentlichen Verkehrssystemen bedarf es eines nationalen wettbewerbsrechtlichen Rahmens. Desgleichen erfordern ökonomische Anreize zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs und zur Bekämpfung von Verkehrsstaus, wie die Kraftstoffbesteuerung und die Anlastung von Staukosten, für ihre Umsetzung landesweite Rahmenbedingungen, um wirksam zu sein und Verzerrungen zu vermeiden.

Verbesserung der institutionellen Koordination und Kooperation

▪ **Koordinierung der nationalen Stadtplanungs-, Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltpolitiken**

Um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, ist sowohl eine **vertikale**, sich durch alle Regierungsebenen ziehende Koordinierung als auch eine **horizontale** Abstimmung zwischen Stadt- und Raumplanung, Verkehr, Umwelt und Gesundheit von Bedeutung. Zur Einbindung aller Ziele und Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Raumplanungs-, Verkehrs- und Umweltbehörden auf jeder Ebene **transversal** koordiniert arbeiten. Das ist für die nationalen Regierungen deshalb wichtig, damit nicht sektoral widersprüchliche Nachhaltigkeitsprioritäten vorgebracht werden. Durch die **vertikale** Koordinierung der verschiedenen staatlichen Ebenen wird sichergestellt, dass eine effiziente Kommunikation über die nationalen Ziele der nachhaltigen Entwicklung an die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften erfolgt. Nationale Regierungen können zum Beispiel die Städte dazu anregen, bei ihren stadtverkehrspolitischen Entscheidungen die Reduktionsziele der regionalen Luftverschmutzung zu berücksichtigen.

In einem "bottom-up"-Ansatz können auch lokal und regional festgelegte Prioritäten nach oben weitergeleitet werden, um diese in der staatlichen Politik gebührend zu berücksichtigen. Zunehmend wichtig ist es bei der Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken alle Betroffenen einzubeziehen, ob private Unternehmen, Projektentwickler oder Umweltschützer.

▪ **Dezentralisierung, wenn möglich - Zentralisierung, wenn notwendig**

Wenn Maßnahmen umgesetzt werden sollen, müssen die Zuständigkeiten mit den entsprechenden Mitteln einher gehen. Wenn die Entscheidungsbefugnisse von der Zentralregierung auf die regionale und lokale Ebene übertragen werden, muss auch die Ermessensgewalt über die Finanzierung regional und lokal angesiedelt sein, damit bei Problemen die volle Verantwortung übernommen werden kann.

Als Teil der Dezentralisierungsbemühungen haben die nationalen Regierungen in vielen Ländern erfolgreich die Schaffung von Gemeindeverbänden angeregt, die nun für die städtische Verkehrsplanung im gesamten Raum zuständig sind.

Erstellung einer kohärenten integrierten Rahmenpolitik für staatliche Finanzierungen und Investitionen regionaler und lokaler Verkehrs- und Raumordnungsmaßnahmen mit Sicherstellung einer ausreichenden Flexibilität für örtliche Innovationen (siehe Rechts-, Ordnungs- und Steuerpolitik).

▪ **Betrachtung aller Verkehrsträger, insbesondere der nachhaltig umweltverträglichen, sowie der Prioritäten in der Bodennutzung bei der Bereitstellung nationaler Mittel** für die lokale Ebene.

Förderung einer wirksamen Einbeziehung der Öffentlichkeit, Partnerschaften und Kommunikation

- **Einbeziehung der Öffentlichkeit (Presse, Interessengruppen sowie Verkehrsteilnehmer)** in einem frühen Stadium des Planungsprozesses sowie Förderung einer aktiven Beteiligung bei der Umsetzung und Überwachung der Politik.
- **Partnerschaften mit verschiedenen Akteuren im Verkehrssystem (Unternehmen, Arbeitgeber, Wohnungs- und Gewerbeprojektentwickler und Verbände).** Die erfolgreiche Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitik erfordert mehr als staatliche Maßnahmen. Um die nötigen Verkehrsstruktur- und Verhaltensveränderungen herbeizuführen, ist es ausschlaggebend, die wichtigen Akteure des Verkehrssystems bereits sehr früh und durchgängig einzubeziehen.
- **Information und Kommunikation mit Verkehrsteilnehmern, da Änderungen im Verhalten nur dann erzielt werden können, wenn die Ziele der Politik verstanden und akzeptiert worden sind.** Von besonderem Stellenwert ist dabei die Kommunikation, um die Nachfragerlenkungsmaßnahmen durch eine breite Akzeptanz abzusichern.

Flankierender Rechts- und Verordnungsrahmen

Um nachhaltige Stadtverkehrspolitik erfolgreich umzusetzen, bedarf es eines Rechts- und Verordnungsrahmens als Orientierungshilfe für Maßnahmen auf allen Ebenen sowie zur Einbeziehung des Privatsektors bei der Versorgung mit öffentlichen Verkehrssystemen.

- **Bei den Regeln und Verordnungen für den öffentlichen Verkehr** ist für eine klare Absteckung der jeweiligen Rolle des privaten und öffentlichen Sektors bei der Erbringung von Dienst- und Infrastrukturleistungen sowie bei der Finanzierung zu sorgen.
- **Prüfung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs**, um eine maximale Effizienz im Betrieb sicherzustellen. Die Verpflichtung zur **Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben** sollte die Beaufsichtigung der Service- und Netzqualität, die Fahrgastsicherheit, reduzierte Fahrpreise und andere Konzessionen als Bestandteil der Sozialpolitik umfassen, wobei darauf zu achten ist, Wettbewerbsverzerrungen und andere widrige Folgen für die Betreiber des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden. **Zur Einbeziehung des Privatsektors** sind klare Wettbewerbs- und Beschaffungsregeln sowie Versorgungs- und Qualitätsverpflichtungen festzulegen.
- **Auch Anreize, in der Stadt Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen**, sowie **Instrumente der Nachfragerlenkung** wie die Bereitstellung von Transportmöglichkeiten durch Betriebe, die Förderung von Mitfahrgelegenheiten und Telecommuting sind im Rechts- und Verordnungsrahmen entsprechend zu unterstützen.
- Volle Berücksichtigung müssen in der Verkehrs- und Raumplanungspolitik **die Luftreinhaltungs-, Treibhausgasreduktions-, Lärmbekämpfungs- und sonstigen Umweltziele** finden. Einführung **technischer Normen für Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe** und **strenge Überwachung** der öffentlichen und privaten Flotten auf Einhaltung der Vorschriften.

Umfassende Preis- und Steuerpolitik

- **Durch die Gestaltung der Preis- und Steuerpolitik** sind sektorübergreifend die richtigen Signale zur Förderung nachhaltiger Verkehrspolitik zu setzen. Sektorale Diskrepanzen in der Steuerpolitik können die Umsetzung und insbesondere die Integration der Verkehrs- und Raumplanung erschweren. Der Wettbewerb zwischen benachbarten Städten um Steuereinnahmen und

Arbeitsplätze kann die Bemühungen, die Ansiedlung von Großbetrieben in Randgebieten zu vermeiden, zunichte machen. Widersprüchliche Politiken können darüber hinaus Entscheidungsträgern und insbesondere Privatpersonen falsche Signale hinsichtlich der Verkehrsträgerwahl im Stadtgebiet und Umland vermitteln. Die staatliche Wohnungsbau- und Erschließungspolitik kann beispielsweise Wohnortentscheidungen herbeiführen, die mit der Politik zur Reduzierung von Staus und zur Bekämpfung der Zersiedlung in Konflikt geraten.

Rationalisierung der Finanzierungs- und Investitionsströme

Einnahmen aus der Anlastung von Verkehrskosten, Investitionen und andere Finanzierungen sind so zu lenken, dass sie verstärkt der Umsetzung der Nachhaltigkeitspolitik zugute kommen. Unzulänglich gesteuerte Finanzflüsse, wie unten beschrieben, können die Anwendung von Politiken zur Verbesserung der Nachhaltigkeit im Stadtverkehr vereiteln.

- **Kanalisation der Einnahmen aus der Anlastung von Verkehrskosten (z. B. Straßbenutzungsgebühren, Anlastung von Staukosten, Strafmandate wegen unerlaubten Parkens etc.),** so dass der Nutzen denjenigen zugute kommt, die die Kosten tragen. Während die Zweckbindung solcher Einnahmen in vielen Ländern als eine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Effizienz gesehen wird, kann eine Zuleitung auf die lokale und regionale Ebene die politische Akzeptanz steigern und die Umsetzung unpopulärer Kostenanlastungsmaßnahmen erleichtern. Der Abfluss solcher Einnahmen aus dem Einzugsbereich, in dem sie erhoben werden, kann mitunter die Anreize zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Wahrnehmung der Öffentlichkeit über Sinn und Zweck solcher Maßnahmen in Frage stellen und so die Akzeptanz einer grundsätzlich durchaus wirksamen Politik unterbinden.
- **Ausgewogene Verteilung der Mittel (Investitionen und andere Finanzierungen)** unter den einzelnen Verkehrsträgern, um eine möglichst hohe Leistungseffizienz des städtischen Verkehrssystems zu erzielen und die einseitige Entwicklung eines Verkehrsträgers zu Lasten der anderen zu vermeiden. Bei den Finanzierungsentscheidungen sind die jeweiligen Auswirkungen auf die Umwelt, Wirtschaft und soziale Gerechtigkeit zu berücksichtigen. Bei Infrastrukturinvestitionsentscheidungen ist auch den Zielen der Verkehrsnachfragelenkung Rechnung zu tragen.
- **Abwägung zwischen nationalen Investitionen und Finanzierungen in Hauptstädten** und dem Finanzierungsbedarf mittlerer und kleinerer Städte. Bei einer zu starken Konzentration der zentralstaatlichen Mittel auf die Hauptstädte besteht die Gefahr einer ineffizienten Mittelverwendung und, vielleicht noch gravierender, verpasster Chancen, in anderen wichtigen Ballungsräumen eine effektive Verkehrsverbesserung herbeizuführen.

Verbesserung der Datenerhebung, Überwachung und Forschung

Fundierte, zuverlässige Daten sind die empirische Grundlage zur Erstellung einer guten Politik und das Basismaterial für Analysen. Sie geben Einblick in urbane Verkehrstrends und die dahinter stehenden Einflüsse und sind damit unerlässlich, um abzuschätzen, welche Kombination von Maßnahmen sich am besten eignet, um der jeweiligen Problematik zu begegnen. Daten über Städte sind häufig für die nationalen Regierungen nicht ohne weiteres zugänglich. Daher ist es schwierig, ein im Prinzip gewiss hilfreiches Benchmarking zu betreiben.

- **Verbesserung der Datenerhebung.** Wie die Städteumfrage 1992 aufgezeigt hat und in der Zweitaufgabe 1999 bestätigt wurde, sind Daten über Städte und insbesondere den Stadtverkehr und

Flächenverbrauch mit allen damit verbundenen Wechselwirkungen eher gering an der Zahl, nicht kohärent und häufig von schlechter Gesamtqualität. Sie werden nicht in jeder Stadt auf die gleiche Art und Weise erhoben und sogar innerhalb einer gegebenen Stadt wechselt häufig die Erhebungsmethode. Die nationalen Regierungen könnten hier die Initiative ergreifen oder laufende Bemühungen zur Verbesserung der Datenvergleichbarkeit unterstützen. Von großem Wert wäre die Entwicklung einer einheitlichen Methodik auf internationaler Ebene, die für Umfragen dieser Art herangezogen werden könnte.

- **Systematische Überwachung** der Umsetzung von Stadtverkehrs- und Bodennutzungsmaßnahmen und ihrer Verbindung zu gesundheits- und umweltpolitischen Zielen. Im Sinne der Entscheidungstransparenz und Rechenschaftspflicht, Kommunikation der Monitoring-Ergebnisse an alle gewählten Mandatsträger und die Öffentlichkeit.
- **Organisation und Finanzierung der Forschung, Entwicklung und Erprobung** möglicher Lösungen zur Förderung der Nachhaltigkeit im Stadtverkehr und in der Bodennutzung. Förderung des Austausches von bewährten Praktiken unter den Akteuren auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene. Förderung der weiteren Entwicklung alternativer Energieträger für Kraftfahrzeuge.

Die Minister:

- haben nach **ANNAHME** dieser Empfehlungen
- **BESCHLOSSEN**, als Nacharbeit zu diesem Projekt die Umsetzung dieser Empfehlungen zu überwachen, insbesondere durch:
 - die Untersuchung der Auswirkungen der Empfehlungen in bestimmten Ländergruppen (z. B. in Mittel- und Osteuropa),
 - die Prüfung der Möglichkeiten, die Kohärenz bei der Datenerfassung und Überwachung zu verbessern,
 - die Entwicklung eines Leitfadens für gute Verfahrensweisen als Orientierungshilfe für die nationalen Regierungen bei der Schaffung von flankierenden Maßnahmen und eines geeigneten institutionellen Rahmens sowie von Anreizen zugunsten eines nachhaltigen Stadtverkehrs.

Inhaltsverzeichnis der englischen Originalfassung der Veröffentlichung *(ohne Anhänge und ohne Kasten-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis)*

1. Hintergrund

Nachhaltigkeitsziele in Städten
Trends im Stadtverkehr und in der Bodennutzung und deren Auswirkungen
Mögliche Maßnahmen

2. Die Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken

3. Empfehlungen an die nationalen Regierungen bezüglich einer besseren Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrspolitiken

Vor kurzem veröffentlichte und demnächst erscheinende Dokumente und Publikationen

IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES

National Self Reviews

IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES

Survey of Cities – Synthesis Report

IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES

National Peer Review: Hungary

IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES

Abschlussbericht (75 2002 01 1 P) ISBN 92-821-1368-X. ECMT (2002)

IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES

National Peer Review: The Netherlands (75 2001 02 1 P) ISBN 92-821-1328-0. ECMT (2001)

FREIGHT TRANSPORT AND THE CITY

Report on the Round Table 109, Paris, 11. und 12. Dezember 1997
(75 1999 08 1 P) ISBN 92-821-1247-0. ECMT (1999)

SUSTAINABLE TRANSPORT IN CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN CITIES

1996. Auf der ECMT-Website erhältlich.

URBAN TRAVEL AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

1995. Auf der ECMT-Website erhältlich.

CHANGING PATTERNS OF URBAN TRAVEL

1985. Auf der ECMT-Website erhältlich.

**Die vorliegende Kurzfassung enthält die Übersetzung von Auszügen aus:
Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Final report
Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques : Rapport final
© 2002, OECD.**

OECD-Publikationen und -Kurzfassungen (Overviews) sind verfügbar unter:

www.oecd.org/bookshop/

Geben Sie im Online-Buchladen im „Title Search“-Suchfeld „Overview“ oder den englischen Titel der Veröffentlichung ein (es besteht systematisch ein Link zwischen den Kurzfassungen und der englischen Originalfassung).

Die Kurzfassungen werden von der Abteilung Rechte und Übersetzungen,
Direktion Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, ausgearbeitet.

E-Mail: rights@oecd.org / Fax: +33 1 45 24 13 91



© OECD, 2003

Die Wiedergabe dieser Kurzfassung ist unter Angabe der Urheberrechte der OECD
sowie des Titels der Originalausgabe gestattet.