

EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität:

„Wir müssen den Verkehr nachhaltiger gestalten“

Die bei weitem größte Herausforderung für den europäischen Verkehrssektor ist es, Emissionen deutlich zu senken und den Verkehr hin zu mehr Nachhaltigkeit zu transformieren. Dieser notwendige Systemwandel betrifft alle Verkehrsträger. Wir müssen saubere Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem in der Breite verfügbar machen und die richtigen Anreize schaffen, um die Transformation voranzutreiben.

Ein Beitrag von
Adina Vălean

Ob in der Großstadt, in einer Kleinstadt wie jener in Rumänien, in der ich geboren wurde, oder auf dem Dorf: Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Lebens. Wir pendeln zur Arbeit oder zur Schule, gehen einkaufen, fahren zu Arztterminen und besuchen unsere Lieben. Das Leben wäre nicht dasselbe ohne Busse, Fähren, Straßenbahnen, Züge, Autos und Flugzeuge – das ist die Realität. Eine andere Realität ist, dass Mobilität mit Kosten für die Gesellschaft verbunden ist: Treibhausgasemissionen, Luft- und Wasserverschmutzung und der Verlust der biologischen Vielfalt, aber auch Unfälle, Lärm und Staus. Obwohl die Mobilität unsere derzeitige Lebensweise unterstützt, müssen wir ihre Vor- und Nachteile gut abwägen und neue, nachhaltigere Mobilitätskonzepte etablieren.

Das Ziel: eine nachhaltige Zukunft der Mobilität

Ich würde niemals die Schwierigkeiten leugnen, die mit dieser Aufgabe verbunden sind. Aber ich kann auch nicht die Kosten ignorieren, die entstehen, wenn wir untätig bleiben. Daher dränge ich darauf, dass wir die echten Chancen nutzen, die sich uns bieten, um die europäische Wirtschaft nachhaltiger zu gestalten. Diesen Ansatz verfolgen wir auf EU-Ebene, auch mit der [Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität](#) aus dem Jahr 2020. Sie ist unser



Foto: European Union / Jorge Guerrero

Fahrplan, um den Verkehr in ganz Europa auf einen Weg zu mehr Nachhaltigkeit zu bringen.

Städte sind der Schlüssel für Veränderungen

Die Städte sind dabei ein Schlüssel zum Erfolg. Obwohl sie nur vier Prozent der Fläche der EU ausmachen, leben dort mehr als 70 Prozent der Menschen. Daher sind Veränderungen in den Städten und den umliegenden Regionen besonders wichtig. Unser Ziel ist es, Städte dabei zu unterstützen, ambitionierte Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen und gleichzeitig ein wirtschaftliches Umfeld zu erhalten, in dem sie sich gut weiterentwickeln können.

Ich bin beeindruckt von dem Engagement, das in ganz Europa bei der Erprobung ver-

Die EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Vălean, spricht bei den Städtischen Mobilitätstagen 2023 im spanischen Sevilla mit Bürgern über nachhaltige Mobilität

Zur Autorin:

Adina Vălean ist EU-Kommissarin für Verkehr.

Foto: Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee



Eisenbahnlinien sind zentraler Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

schiedener Mobilitätslösungen deutlich wird. Aix-en-Provence in Frankreich hat die Möglichkeiten eines für alle kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs untersuchen lassen. Helsinki testet emissionsfreie, autonome Lieferroboter. Und Deutschland baute sein Deutschlandticket aus.

Für die Teilnahme an der **EU-Mission für 100 klimaneutrale und intelligente Städte** wurden neun deutsche Städte ausgewählt. Sie können damit Mittel aus dem Programm Horizont Europa für ihre Verkehrswende beantragen und Beratung und Unterstützung erhalten, die genau auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet sind.

Deutsche Kommunen nehmen auch regelmäßig an der **Europäischen Mobilitätswoche** teil (siehe Artikel auf Seite 15f.). Im Jahr 2023 beteiligten sich daran rund 3.000 europäische Kommunen, ein ermutigendes Zeichen für die Bedeutung, die die Kommunen einer nachhaltigen Mobilität beimessen. Ich bin zuversichtlich, dass wir vom 16. bis 22. September 2024 noch mehr Teilnehmer sehen werden, auch in Deutschland.

Der EU-Rahmen für urbane Mobilität

Auf EU-Ebene haben wir 2021 einen neuen **EU-Rahmen für urbane Mobilität** vorgeschlagen, mit dem wir die Mitgliedstaaten ermutigen, städtische Verkehrssysteme zu entwickeln, die sicher, zugänglich, inklusiv, bezahlbar, intelligent, widerstandsfähig und emissionsfrei sind. Das bedeutet, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und den Ausbau einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer zu beschleunigen. Dies muss einhergehen mit einem Ausbau der Shared Mobility und einer Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge sowie mit einer effektiveren emissionsfreien städtischen Güterlogistik, Lieferungen auf der letzten Meile und multimodalen Lösungen. Verbesserungen in jedem dieser Bereiche sind der Schlüssel dazu, nachhaltigere Mobilitätsalternativen zu forcieren.

Der Rahmen für urbane Mobilität schafft auch das Fundament für eine schnellere Einführung der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMPs). Diese strategischen Pläne werden jeder Kommune dabei helfen, den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der lokalen Wirtschaft gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität zu erhöhen.

Die Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Wir haben eine **Überarbeitung der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)** – dem Netz von Eisenbahnlinien, Häfen, Straßen und Binnenwasserstraßen, das die gesamte EU überspannt – vorgeschlagen (siehe dazu Artikel auf Seite 12ff.). Danach müssen die 431 größten Städte der EU einen SUMP vorlegen. Sie sollen zudem verpflichtet werden, bis 2027 Daten über die Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit des Verkehrs zu sammeln und bis 2030 multimodale Verkehrsknotenpunkte zu entwickeln: Dies sind Bahnhöfe und Haltestellen, die gut mit S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen, Shared-Mobility-Diensten und besseren und größeren Park-and-Ride-Anlagen verbunden sind, um Verbindungen auf der ersten und letzten Meile zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Jede der 431 Städte muss gemäß dem Überarbeitungsvorschlag außerdem bis Ende 2040 über mindestens ein multimodales Güterverkehrsterminal verfügen, abhängig von den Ergebnissen einer sozio-ökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse.

Von allen Mitgliedstaaten wird dann auch erwartet, dass sie bis 2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen und ein nationales SUMP-Programm etablieren. Diese

werden die Städte bei der Entwicklung und Umsetzung der SUMPs beraten, sie schulen und mit technischem Fachwissen und finanzieller Förderung unterstützen.

Schwerpunkt auf aktiver Mobilität

Aktive Mobilität – vor allem Radfahren und Zu Fuß gehen – spielt in unseren EU-Plänen für nachhaltige städtische Mobilität eine wichtige Rolle. Die eigenen Füße zu nutzen ist nicht nur 100 Prozent emissionsfrei, sondern auch gesund und kostengünstig. Zudem wirkt es Staus entgegen, wenn die Menschen zu Fuß unterwegs sind. Die Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland schneidet im europäischen Vergleich immer wieder sehr gut ab – Münster, Bremen und Hannover weisen hier den Weg. Wir müssen aber in ganz Europa noch mehr tun, um es für die Menschen einfacher und sicherer zu machen, auf das Rad umzusteigen.

Im vergangenen Jahr präsentierte ich einen Vorschlag für eine [Europäische Erklärung zum Radverkehr](#). Darin geht es um die Radverkehrsinfrastruktur in ganz Europa und die Erklärung enthält ehrgeizige Verpflichtungen, etwa die Schaffung sicherer und zusammenhängender Radverkehrsnetze in den Städten, deren bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr und die Schaffung sicherer Abstellplätze und Ladeinfrastruktur für E-Bikes. In der Erklärung werden auch Rad-schnellwege gefordert, die Städte mit ländlichen Regionen verbinden.

EU stellt Mittel zur Verfügung

Die Umstellung auf eine nachhaltigere Mobilität erfordert Investitionen und Ressourcen. Auf EU-Ebene stellen wir erhebliche Mittel für Maßnahmen und Projekte zur nachhaltigen städtischen Mobilität zur Verfügung. Die Finanzierungsmöglichkeiten umfassen EU-Programme etwa für Forschung und Innovation, aber auch Horizont Europa, die Fazilität „Connecting Europe“ und den Regional- und den Kohäsionsfonds. Die Mitgliedsstaaten können auch die Fazilität für Konjunkturbelebung und Widerstandsfähigkeit nutzen, die 338 Milliarden Euro in Form von Zuschüssen und 385,8 Milliarden Euro in Form von Darlehen vergibt. Ich freue mich, dass etwa 15 Prozent der über die Fazilität beantragten Mittel für nachhaltige Verkehrsprojekte verausgabt werden sollen und damit Verkehrsprojekte in den nationalen Plänen eine wichtige Rolle spielen.



Foto: European Union / Lukasz Kobus

Radfahren spielt für die nachhaltige städtische Mobilität eine zentrale Rolle

Wir haben die Transformation des Verkehrs in Europa auf legislativer und finanzieller Ebene eingeleitet. Aber es gibt noch viel zu tun und wir haben zahlreiche Herausforderungen vor uns. So benötigen wir etwa dringend mehr Komplementarität zwischen den Verkehrsträgern. Außerdem müssen wir Verkehr und Mobilität durch multimodale Knotenpunkte und digitale Lösungen besser steuern. Beides wird die Effizienz des gesamten Systems erhöhen und damit die Emissionen senken.

Wir wissen, wo wir hinwollen. Nun müssen wir unser Ziel im Auge behalten und unseren Fahrplan für die Zukunft weiter verfolgen: die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. ■

Infos

EU-Kommission: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität:

☞ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>

EU-Mission für 100 klimaneutrale und intelligente Städte:

☞ https://germany.representation.ec.europa.eu/news/neun-stadte-deutschland-nehmen-der-eu-mission-100-klimaneutrale-stadte-teil-2022-04-28_de

Europäische Mobilitätswoche:

☞ <http://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

EU-Rahmen für urbane Mobilität:

☞ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_21_6729

Pläne für nachhaltige urbane Mobilität:

☞ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en?prefLang=de

Überarbeitung der Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V):

☞ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en?prefLang=de

Europäische Erklärung zum Radverkehr:

☞ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13832-2023-INIT/de/pdf>