



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
DIREKTION B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

SOZIALE INKLUSION IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN DER EU

ZUSAMMENFASSUNG

Kurzer Abriss

In diesem Bericht werden die Zusammenhänge zwischen Verkehr und sozialer Inklusion gemäß den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen dargelegt und es werden Daten für die Bevölkerungsgruppen geliefert, die einem größeren Risiko der sozialen und verkehrsbezogenen Ausgrenzung ausgesetzt sind. Es werden außerdem Beispiele bewährter Verfahren zur Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für die schutzbedürftigsten Nutzer aufgezeigt, um daraus Ideen für eine Stärkung der Rolle der EU bei der umfassenden Einbeziehung des Aspekts der sozialen Inklusion in Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs zu gewinnen.

Dieses Dokument wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

VERFASSER

IRS - Istituto per la Ricerca Sociale: Manuela Samek Lodovici, Nicoletta Torchio

ZUSTÄNDIGER VERWALTUNGSBEAMTER

Piero Soave
Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik
Europäisches Parlament
B-1047 Brüssel
E-Mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONSASSISTENZ

Adrienn Borka

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionsschluss: März 2015.
© Europäische Union, 2015.

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung der Veröffentlichung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

ZUSAMMENFASSUNG

Der sozialen Dimension des öffentlichen Verkehrs ist in der Fachliteratur und in der Politik über lange Zeit relativ wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. In naher Zukunft werden die sozialen und verkehrstechnischen Herausforderungen aufgrund der Alterung der Bevölkerung, der Armut, der Migration und aufgrund geografischer Nachteile zunehmen. Die soziale Rolle des Verkehrs muss in die Verkehrspolitik integriert werden, wobei den besonderen Mobilitätsanforderungen der schutzbedürftigsten Nutzergruppen besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Ein verbesserter Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für ältere Mitbürger und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie bessere Dienstleistungen und günstigere Fahrpreise für alle müssen zusammen mit einer gesteigerten Effizienz – damit der öffentliche Verkehr finanziell tragfähig bleibt – in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, dass neue umweltfreundliche und energieeffiziente Dienste des öffentlichen Personenverkehrs eingerichtet werden und ihre Nutzung gefördert wird, damit die negativen Auswirkungen der Pkw-Nutzung reduziert werden.

In diesem Bericht werden ein Überblick über die Fachliteratur und empirische Daten zu den Verbindungen zwischen dem öffentlichen Verkehr und der sozialen Inklusion geliefert. Die wichtigsten Erkenntnisse sind die folgenden:

- Der öffentliche Verkehr spielt eine wichtige Rolle im Hinblick auf die soziale Exklusion schutzbedürftiger und benachteiligter Bevölkerungsgruppen, indem er ihren Zugang zu grundlegenden Diensten entweder verbessert oder verschlechtert. Zudem hat er einen Einfluss auf Beschäftigung und soziale Beziehungen. Außerdem ist davon auszugehen, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, die Sicherheit und die öffentliche Gesundheit benachteiligte Bevölkerungsgruppen überproportional beeinflussen.
- Die benachteiligten/schutzbedürftigen Gruppen haben unterschiedliche Anforderungen (Zugang zu Bildung, Arbeit, Gesundheitswesen usw.) und sie sind auf unterschiedliche Art und Weise von den existierenden Barrieren im Verkehr betroffen. Die Verkehrspolitik muss deshalb auf die Nutzeranforderungen und Besonderheiten zugeschnitten sein. Es gibt allerdings noch keine ausreichenden Forschungsergebnisse zu und nur ungenügend Aufmerksamkeit für die Mobilitätsanforderungen benachteiligter Bevölkerungsgruppen.
- Die Mobilitätsprobleme der benachteiligten Gruppen lassen sich aber nicht nur mit Maßnahmen im öffentlichen Verkehr lösen. Es bedarf einer Interaktion von Verkehrs- und Sozialpolitik, um die Mobilitätsaspekte im Zusammenhang mit der sozialen Inklusion anzugehen, was komplexere und langwierigere Beschlussfassungsverfahren zur Folge haben könnte.
- Mit neuen Verkehrstechnologien könnten die Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zur Milderung der sozialen Exklusion unterstützt und flexible, kosteneffiziente Dienste bereitgestellt werden. Mit einer verstärkten Beteiligung von privaten Anbietern und der Freiwilligentätigkeit von NRO könnten kostengünstige Lösungen für besondere Anforderungen erzielt werden.
- Aufgrund der steigenden Nachfrage nach einer größeren Aufmerksamkeit für die Mobilitäts- und Zugangsanforderungen von benachteiligten Bevölkerungsgruppen und bestimmten Gebieten ist das Bewusstsein auf der Ebene der EU und auf der nationalen/lokalen Ebene im Hinblick auf den Einfluss, den der Verkehr auf die soziale

Inklusion hat, gewachsen. In den vergangenen Jahren wurden einige in der Regel aus EU-Fonds oder EU-Programmen finanzierte Maßnahmen ergriffen, um den besonderen Anforderungen dieser Personengruppen gerecht zu werden.

Zugänglichkeit, Sicherheit und Komfort der öffentlichen Verkehrsträger müssen in der Verkehrspolitik prioritär behandelt werden, um soziale Inklusion im öffentlichen Verkehrswesen zu erreichen. Das bedeutet:

- Verbesserung aller Etappen einer Fahrtstrecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln, einschließlich des Zugangs, damit Menschen mit eingeschränkter Mobilität öffentliche Personenverkehrsdienste erreichen und nutzen können;
- Verbesserung der Konstruktion der Verkehrsmittel, damit sie den besonderen Anforderungen benachteiligter Gruppen gerecht werden;
- Verbesserung der Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln – Frauen und ältere Mitbürger sind Sicherheitsrisiken im öffentlichen Verkehr verstärkt ausgesetzt. Der Sicherheitsaspekt sollte auch im Zusammenhang mit der Gestaltung von Parkplätzen und Haltestationen öffentlicher Verkehrsmittel berücksichtigt werden;
- verbesserte Dienstleistungsbereitstellung und Preisstruktur;
- Verbesserung der Kapazitäten der öffentlichen Behörden bei der Suche nach innovativen Lösungen für Verkehrsdienste und bei der Aktivierung und Koordinierung verschiedener Verkehrsunternehmen auf unterschiedlichen Ebenen, um integrierte und flexible Verkehrsdienste bereitstellen zu können, mit denen verschiedene Ziele erreicht werden und die es den am stärksten benachteiligten Nutzern erlauben, sowohl Strecken im Nah- wie auch im Fernverkehr und grenzüberschreitende Strecken zurückzulegen;
- Verbesserung der Technik zur Unterstützung der Vernetzungs- und Koordinierungsmaßnahmen und zur Förderung der Verkehrseffizienz und -flexibilität, wobei auf unterschiedliche Mobilitätsanforderungen und -muster relativ kostengünstig reagiert wird.

Die EU-Organe können bei der Lösung all dieser Probleme eine sehr wichtige Rolle spielen:

- Auf der Grundlage von Artikel 9 des Vertrags von Lissabon (AEUV) könnten die EU-Organe eine wichtigere Koordinierungsrolle im Bereich der Sozial- und Verkehrspolitik spielen, z. B. wird in der „horizontalen Sozialklausel“ des Vertrags von Lissabon zu einer verstärkten Konzentration auf die soziale Dimension der EU-Politiken aufgefordert.
- Sie können für einen umfassenden inklusiven Ansatz bei den Maßnahmen im öffentlichen Verkehr sorgen, indem sie den Kapazitätsaufbau mit spezifischen Leitlinien und gemeinsamen EU-Standards fördern und ein Zertifizierungssystem für die Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln, der Verkehrsinfrastruktur, von Informationen und der Preisstruktur im öffentlichen Verkehr entwickeln.
- Sie können Sensibilisierungsmaßnahmen und den Austausch bewährter Verfahren fördern und finanziell unterstützen.
- Sie können das Europäische Statistische System so verbessern, dass die Daten je Nutzertyp aufgeschlüsselt werden, um die Entwicklung der öffentlichen Verkehrssysteme zu überwachen, und Evaluierungsstudien zu technischen und politischen Maßnahmen fördern, um die ökonomischen und sozialen Vorteile (Kosten) des öffentlichen Verkehrs in den europäischen Ländern zu bewerten.

- Schließlich sollten sie die Bürgerbeteiligung an der Beschlussfassung fördern, damit den besonderen Anforderungen von Gruppen und Gebieten, die dem Risiko der Marginalisierung und sozialen Exklusion ausgesetzt sind, Rechnung getragen werden kann. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Bürger an Beratungs-, Projektplanungs- und Beschlussfassungsprozessen beteiligt werden, und zwar wenigstens an den Verfahren im Zusammenhang mit Projekten/Programmen, die mit EU-Mitteln kofinanziert werden.

Es gibt verschiedene Instrumente, die zur Förderung dieser Maßnahmen eingesetzt werden können, darunter:

- die gesetzlich vorgeschriebene Berücksichtigung der Zugänglichkeit in verkehrspolitischen Verordnungen und die verbindliche Anforderung der Einhaltung von EU-Standards im Falle einer Förderung mit EU-Mitteln, wie es z. B. bei den Strukturfonds der Fall ist, wo die gesetzlichen Anforderungen die Zugänglichkeit als nicht verhandelbare Finanzierungsbedingung umfassen.
- europäische Strukturfonds können genutzt werden, um eine integrierte Planung von verkehrspolitischen Maßnahmen und Maßnahmen zur sozialen Inklusion zu unterstützen und um Pilotprogramme/-projekte zu fördern, die sich mit den Zugänglichkeitsanforderungen benachteiligter Gruppen und Gebiete befassen. Im Rahmen von EU-Programmen zur Förderung eines innovativen Verkehrs (z. B. Horizont 2020) könnten vor allem verkehrsbezogene Forschungsprojekte mit EU-Mitteln gefördert werden, die auf eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Verkehrs für schutzbedürftige Gruppen und auf die Förderung der Verbreitung angewandter Forschungsergebnisse im Bereich der Verkehrsplanung abzielen.