

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

**2008/2041(INI)**

27.2.2008

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

zum Thema „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“  
(2008/2041(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Reinhard Rack

PR\_INI

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG .....	8

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zum Thema „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“  
(2008/2041(INI))

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
- in Kenntnis des Weißbuchs „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 (KOM(2006)0314),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug““ (KOM(2007)0541),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ (KOM(2007)0022),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“: „Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“ (KOM(2006)0059),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ (KOM(2006)0336),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt“ (KOM(2005)0718),
- in Kenntnis der Vorschläge und Leitlinien der Kommission und der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments zu den Strukturfonds und zum Kohäsionsfonds sowie zum 7. Forschungsrahmenprogramm,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Juli 2007 „Für ein mobiles Europa –

Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2008 zum Thema „CARS 21 Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ (2007/2120(INI))<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Guterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 26 September 2006 zur thematischen Strategie für die städtische Umwelt<sup>4</sup>,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Mobilität in der Stadt“
- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschaftsfurderung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Regionale Entwicklung (A6-0000/2008),
- A. in der Erwägung, dass die urbanen Zentren in vielerlei Hinsicht von größter Bedeutung für das Leben der Menschen in Europa sind; in der Erwägung, dass Europas Städte beim Verkehr trotz ihrer unterschiedlichen Struktur mit ähnlichen Problemen und Herausforderungen konfrontiert sind;
- B. in der Erwägung, dass eine angemessene Aufgabenteilung zwischen der Europäischen Union sowie Städten und Gemeinden gefunden werden muss, wobei der Europäischen Union eine unterstützende Rolle zuteil werden sollte;
- C. in der Erwägung, dass europäische Städte und Gemeinden in der Lage sein sollten, aus einer breiten Palette an Instrumenten auszuwählen, um so einen mageschneiderten "Policymix" zur Lösung ihrer jeweiligen Verkehrsprobleme zusammenzustellen; unter Hinweis darauf, dass bessere Logistiklösungen in allen Verkehrsbereichen (Personenverkehr, Güterverkehr) angestrebt werden sollten;
- D. in der Erwägung, dass die europäische Politik zum Stadtverkehr Aspekte des regionalen wie sozialen Zusammenhalts berücksichtigen sollte; unter Hinweis darauf, dass auf die besonderen Bedürfnisse von Arbeitnehmern (Pendler) und sozial Schwächeren sowie auf die speziellen Probleme und Voraussetzungen in den neuen Mitgliedstaaten geachtet werden sollte;
- E. in der Erwägung, dass die Internalisierung der externen Kosten ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Kostenwahrheit im Transportsektor ist, dass eine mögliche Quersubventionierung zugunsten nachhaltiger städtischer Verkehrskonzepte zu prüfen ist

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0345.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2008)0007.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0375.

<sup>4</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2006)0367.

und dass Anstrengungen dahingehend unternommen werden sollten, neue Finanzierungsinstrumente zu entwickeln;

### ***Die Rolle der Europäischen Union***

1. begrüßt das Grünbuch zum städtischen Verkehr als geeignete Diskussionsgrundlage; begrüßt ferner die umfassende Einbeziehung der Beteiligten in den Prozess der Meinungsbildung und der Formulierung künftiger EU-Politik zum städtischen Verkehr;
2. erachtet es als notwendig, die Verantwortungsbereiche der Europäischen Union klar zu definieren; ist davon überzeugt, dass in einigen Bereichen ein eindeutiger Mehrwert durch ein abgestimmtes Vorgehen innerhalb der Gemeinschaft erzielt werden kann;
3. ist der Auffassung, dass in folgenden Bereichen ein Handeln auf europäischer Ebene notwendig ist und fordert
  - die Erarbeitung eines europäischen integrierten Gesamtkonzepts zum städtischen Verkehr, an dem sich europäische, nationale, regionale und lokale Akteure (Kommunen, Bürger, Wirtschaft und Industrie) orientieren können;
  - die Beschaffung von verlässlichen und vergleichbaren Daten zu allen Aspekten des Stadt- und Stadtumlandverkehrs unter Berücksichtigung zukünftiger Veränderungen der Rahmenbedingungen (z. B. demografischer Wandel);
  - eine Aufstellung über die derzeit geltenden europäischen Regelungen, die den Bereich des Stadtverkehrs direkt oder indirekt betreffen, wobei jeweils Möglichkeiten zur Deregulierung zu prüfen sind;
  - die Bewertung der externen Kosten der diversen Verkehrsträger sowie eine Prüfung der Möglichkeit, diese zu internalisieren;

### ***Gesetzgebung (Hard law)***

4. hält es für notwendig, dass die Europäische Union in jenen Politikbereichen, in denen sie gesetzgeberisch tätig werden kann (z. B. Umweltpolitik, Sozial- und Arbeitsmarktpolitik, Wettbewerbspolitik, Industriepolitik, Regional- und Kohäsionspolitik, Verkehrspolitik) den besonderen Erfordernissen des innerstädtischen Verkehrs Rechnung trägt;

### ***Standardisierung und Harmonisierung (Hard law)***

5. fordert die Erarbeitung spezifischer europäischer Regelungen zu Standardisierung und Harmonisierung, vor allem betreffend:
  - die Einrichtung von Umweltzonen und Mautsystemen,
  - technische und organisatorische Anforderungen zur Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger,
  - die Mobilität von Personen mit Behinderungen, älteren Menschen und Personen mit Kleinkindern,
  - die Verkehrssicherheit;

### ***Verbreitung und Austausch bewährter Praktiken (Soft law)***

6. verlangt zudem geeignete Maßnahmen zur Förderung des Austausches bewährter Praktiken, insbesondere in Bezug auf
  - die Optimierung der Nutzung vorhandener Infrastruktur, zum Beispiel durch flexible Straßennutzungskonzepte,
  - die Umsetzung multimodaler Verkehrskonzepte (Straße, Schiene, Wasser),
  - die Erarbeitung nachhaltiger Mobilitätspläne sowie unterstützender Maßnahmen bei Raum- und Stadtplanung ("Stadt der kurzen Wege"),
  - innovative Lösungen für einen effizienten Güterverkehr,
  - eine umweltbewusste öffentliche Beschaffungspolitik,
  - eine verbesserte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Hinblick auf Effizienz, Attraktivität und Zugänglichkeit,
  - die Förderung der Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel wie des Fahrrads,
  - die bessere Organisation des Kurzstreckenverkehrs,
  - verkehrsvermeidende und -entflechtende Maßnahmen, wie zum Beispiel Teleworking oder flexible Arbeits- und Unterrichtsbeginnzeiten;

### ***Forschung und Entwicklung (Soft law)***

7. unterstreicht die Notwendigkeit zur Förderung des technologischen Fortschritts bei der Entwicklung sauberer Fahrzeugtechnologien;
8. weist darauf hin, dass Intelligente Verkehrssysteme (IVS) einen wichtigen Beitrag unter anderem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses leisten können; ist daher der Auffassung, dass deren weitere Entwicklung und vor allem deren vermehrter Einsatz von der Europäischen Union besonders gefördert werden sollte;

### ***Verantwortung des Einzelnen (Soft law)***

9. hält es für erforderlich, die Bürger anzuregen, ihr Verhalten als Verkehrsteilnehmer kritisch zu hinterfragen; ist der Ansicht, dass jedem Bürger die Möglichkeiten geboten werden sollte, seine Gewohnheiten, etwa hinsichtlich der Verwendung des privaten KFZ, zu ändern und damit einen individuellen Beitrag zu einer sauberen und lebenswerten Stadt zu leisten;

### ***Finanzierung***

10. stellt fest, dass die Europäische Union bei der Finanzierung von Maßnahmen im Bereich des Stadtverkehrs, zum Beispiel aus Mitteln des Struktur- und Kohäsionsfonds, einen wichtigen Beitrag leisten kann, und fordert die Kommission auf, ihre Verantwortung auf diesem Gebiet wahrzunehmen; verweist bei durch das Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen umwelt- und verkehrsrelevanten Maßnahmen auf die Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten;

11. fordert, dass die Finanzierung von Projekten aus Mitteln der Europäischen Union künftig verstärkt an Bedingungen und Auflagen gebunden wird, und sieht darin ein geeignetes Instrument zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrskonzepte;
12. fordert die Kommission auf, alleine sowie unter anderem gemeinsam mit der Europäischen Investitionsbank verstärkt an der Gestaltung neuer Finanzierungsinstrumente zu arbeiten; fordert die Kommission ferner auf, die Frage von Quersubventionierungen im Verkehrsbereich zu prüfen;
13. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

### Einleitung

Anlässlich der Vorlage der Halbzeitergebnisse des Verkehrsweißbuchs hat die Europäische Kommission im Jahr 2006 ihre Absicht bekundet, ein Grünbuch zum Nahverkehr vorzulegen. Nach einer umfassenden öffentlichen Anhörung im ersten Halbjahr 2007 veröffentlichte die Kommission am 25. September 2007 ein Grünbuch mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551). Die Veröffentlichung des Grünbuchs stellt den Beginn der Anhörungsphase dar, die am 15. März 2008 endet und in der die Beteiligten aufgefordert sind, zu den Vorschlägen der Kommission Stellung zu nehmen. Anschließend wird die Kommission gegen Ende des Jahres einen Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen vorlegen.

Der Berichterstatter begrüßt die Vorlage dieses umfassenden Grünbuchs, das versucht, möglichst viele Aspekte der urbanen Mobilität anzusprechen und zusammenzufassen. Abweichend von dem Ansatz der Kommission, die einzelnen Punkte thematisch zu ordnen (flüssiger Verkehr, grünere Städte, intelligenter, zugänglicher und sicherer Nachverkehr), ist der Berichterstatter der Ansicht, dass es eine zentrale Frage zu klären gilt und diese deshalb in den Mittelpunkt einer neuen Systematik rückt: "Welche Rolle kann / soll / muss die Europäische Union in Fragen des Stadtverkehrs spielen und wie kann / soll / muss sie dabei jeweils vorgehen?"

### Die Rolle der Europäischen Union

Ausgehend davon wird in einem ersten Abschnitt versucht, eine erste Aufzählung<sup>1</sup> derjenigen Bereiche zu erstellen, in welchen ein eindeutiger Mehrwert durch Aktivitäten auf europäischer Ebene erzielt werden kann. Der Berichterstatter möchte in diesem Sinne die Bedeutung eines europäischen integrierten Gesamtkonzepts zum städtischen Verkehr betonen. Besonders hervorzuheben ist weiters die Beschaffung von verlässlichen und vergleichbaren Daten, die einerseits den Ist-Zustand wieder geben, andererseits aber auch auf zukünftige Veränderungen der Rahmenbedingungen (z. B. demografischer Wandel) Rücksicht nehmen. Weiters ist eine Auflistung und Analyse der derzeit geltenden Regelungen im Bereich des Stadtverkehrs - insbesondere im Hinblick auf mögliche Deregulierungen - bedeutend. Nicht zuletzt muss in diesem Zusammenhang auch auf die Bewertung der externen Kosten und deren mögliche Internalisierung eingegangen werden.

### Hard law / Soft law

In einem zweiten Schritt wird auf die Rolle der EU als Gesetzgeberin eingegangen. Der urbane Verkehr stellt eine Querschnittsmaterie dar, was bedeutet, dass eine Vielzahl von bereits EU-weit geregelten Politikbereichen einen Einfluss auf diesen nimmt. Dazu gehören u.a. die Umweltpolitik, die Sozial- und Arbeitsmarktpolitik, die Wettbewerbspolitik, die Industriepolitik, die Regional- und Kohäsionspolitik oder die Verkehrspolitik. Schon allein

---

<sup>1</sup> Vorweg sei angemerkt, dass jede in diesem Berichtsentwurf angeführte Aufzählung sich als nicht taxativ versteht und in erster Linie der Veranschaulichung beschriebener Grundsätze dient.



vor diesem Hintergrund wird das berechtigte Interesse der Europäischen Kommission an diesem Thema deutlich und verständlich.

Ergänzend gilt es auf den zusätzlichen Mehrwert zu verweisen, den die EU im Bereich der Verbesserung der städtischen Mobilität leisten kann: ihre Möglichkeit, bei neuen Lösungskonzepten grundlegende Standards und Normen zu erarbeiten. Diese Konzepte sollten in einem gewissen Maß innerhalb der Gemeinschaft gleichen Grundsätzen entsprechen, damit die Bürger sowie die Industrie in den einzelnen Mitgliedsländern auf gegenseitig abgestimmte Strukturen treffen.

Die Probleme im städtischen Verkehr sind durchwegs sehr ähnlich aber aufgrund der Heterogenität europäischer Städte nirgends vollkommen gleich gelagert. Es wäre daher wünschenswert, Städten und Gemeinden im Detail unterschiedliche aber grundsätzlich vergleichbare Werkzeuge zur Bewältigung ihrer jeweiligen Verkehrsprobleme zur Verfügung zu stellen. Die Kommunen sollten somit in die Lage versetzt werden, selbst aus einem klar strukturierten Angebot an Lösungskonzepten die für sie in Frage kommenden herauszugreifen und in weiterer Folge umzusetzen. Dabei geht es in erster Linie darum, den Kommunen zu ermöglichen, einen individuellen "Policymix" auf Basis grundsätzlich standardisierter Lösungen zusammenzustellen. "Insellösungen" sind in jedem Fall zu vermeiden.

Damit Bürger sowie Industrie und Wirtschaft innerhalb der Gemeinschaft von jeweils vergleichbaren Prinzipien ausgehen können, sollten Umwelt- bzw. Niedrigemissionszonen oder City-Maut Einrichtungen europaweit grundsätzlich ähnlich aufgebaut/strukturiert sein. In diesem Zusammenhang ist vor allem die Interoperabilität technischer Lösungen von großer Bedeutung. Der Grundsatz größtmöglicher Kompatibilität ist aber auch in anderen, nicht technikdominierten Bereichen (z. B. beim Einsatz von Vignetten oder Plaketten, die bestimmte Zufahrtsrechte verleihen) zu prüfen. Besondere Beachtung verdienen schwächere Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise in ihrer körperlichen Bewegungsfreiheit eingeschränkte Personen, Kinder oder ältere Menschen. Damit im Zusammenhang steht der Bereich der Verkehrssicherheit. Jener sollte sich als integriertes Konzept verstehen und alle Verkehrs- und Infrastrukturbereiche berücksichtigen und umfassen.

Ergänzend zu derartigen Hard-law-Maßnahmen ist der Einsatz von Soft-law-Maßnahmen, sprich die Verbreitung und der Austausch bewährter Praktiken, in vielen weiteren Bereichen möglich. Ein wichtiger Punkt bei der Bewältigung städtischer Verkehrsprobleme ist die optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Nicht zuletzt auch deshalb, da der Raum in den Städten die wertvollste, weil sehr begrenzte, Ressource ist. Innovative Lösungen wie zum Beispiel an die Tageszeiten angepasste Straßennutzungskonzepte könnten hierbei zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen. Auch bergen multimodale Verkehrskonzepte noch ein großes Potential in sich. Beispielsweise sind bei der Einbindung der Binnenschifffahrt in städtische Verkehrskonzepte noch lange nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Die Europäische Kommission könnte auch unterstützend wirken, wenn es um raum- und stadtplanerische Anliegen geht. Besonders die Bedeutung maßgeschneiderter Mobilitätspläne soll vermehrt diskutiert werden. In dieses Gebiet fällt u.a. die gesamte Pendlerproblematik oder beispielsweise die "künstliche Verkehrserzeugung" (z. B. große Einkaufszentren am Stadtrand vs. "Stadt der kurzen Wege"). Ebenfalls besonderes Augenmerk - im Hinblick auf die wirtschaftliche Leistungskraft einer Stadt - verlangt ein ausgeklügeltes Logistikkonzept, vor allem auch in Form eines gut organisierten und effizienten Waren- und Frachtverkehrs.

Ein weiteres Thema ist die ökologische Verantwortung im Bereich der Verkehrspolitik. Denn wichtige Belange im Bereich Lebensqualität und Gesundheit zählen zu den Hauptgründen für die Erarbeitung dieses Grünbuchs. Damit in direktem Zusammenhang steht zum Beispiel eine umweltbewusste Beschaffungspolitik. Diese wiederum entfaltet ihre Bedeutung unter anderem dann, wenn es um die Frage der Internalisierung externer Kosten geht, da dies einen wichtigen (finanziellen) Lenkungseffekt hin zu umweltfreundlicherer Mobilität darstellen kann. Weitere Bemühungen sind im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs nötig. Es gilt, diesen effizienter, attraktiver und zugänglicher zu gestalten, um die Bürger zu einem "modal-shift" zu bewegen und zu vermeiden, dass hauptsächlich die sozial schwächeren Mitglieder einer Gesellschaft "gezwungen" werden, ihre Wege innerhalb der Stadt mit unter Umständen nur begrenzt attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Ergänzend zu diesen Maßnahmen ist das Potential zu nutzen, dass in der Verwendung alternativer Fortbewegungsmittel, wie beispielsweise dem Fahrrad, liegt. Generell kann die bessere Organisation des Kurzstreckenverkehrs einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Städte u.a. während der Spitzenverkehrszeiten leisten. Nicht unterschätzt dürfen weitere Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, zum Beispiel durch eine vermehrte Nutzung von Teleworking-Konzepten, werden. Auch sollte man sich bemühen, den Verkehr sprichwörtlich zu "entflechten", das heißt zu versuchen, das Verkehrsaufkommen zu Spitzenverkehrszeiten am Morgen oder am späten Nachmittag zu reduzieren zum Beispiel durch für die Arbeitnehmer flexibel einteilbare Arbeitszeiten. Leicht unterschiedlichen Unterrichtsbeginnzeiten an Schulen könnten hier ebenfalls unterstützend wirken.

Generell birgt der Bereich von Forschung und Entwicklung noch große bislang ungenutzte Potentiale, was zum Beispiel die bessere Organisation der Verkehrsströme oder die Verkehrssicherheit angeht. Der technologische Fortschritt erlaubt uns auch, umweltfreundlichere Fahrzeuge zu konstruieren. Besondere Bemühungen sind daher dahingehend zu unternehmen, diese neuen Entwicklungen zu fördern und solche Konzepte/Lösungen in immer größerer Zahl auch einzusetzen.

Aber auch die Bürger in den Städten und Gemeinden sollen sich bewusst werden, dass ihr persönlicher Beitrag zu einer sauberen und lebenswerten Stadt unverzichtbar ist. Einerseits sollen diese angeregt werden, ihr eigenes Verhalten als Verkehrsteilnehmer kritisch zu hinterfragen. Dazu gehört es beispielsweise im Einzelfall zu prüfen, ob die Verwendung des privaten KFZ in jedem Fall unbedingt nötig ist. Auch die Fahrgewohnheiten könnten sich ohne viel Aufwand für den Einzelnen an ökologischen Kriterien orientieren. Andererseits bedarf es als Voraussetzung dafür u.a. konkurrenzfähiger alternativer Fortbewegungsmittel im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Und letztlich muss, nicht nur angesichts eines gesünderen Lebensstils, der Bürger dazu ermuntert werden, auch öfters kurze Strecken zu Fuß zurückzulegen. Dass das auch an "frischer Luft" stattfinden kann, muss eines unserer wichtigsten Ziele sein.

### Finanzierung

Im Bereich der Finanzierung stehen der Kommission u.a. Mittel aus den Struktur- und Kohäsionsfonds oder den Forschungsrahmenprogrammen zur Verfügung. Aufgrund der besonderen Bedeutung des städtischen Verkehrs für alle Beteiligten und aufgrund der Tatsache, dass, wie eingangs erwähnt, bereits viele europäische Regelungen den urbanen

Bereich betreffen, soll die Kommission dazu aufgefordert werden, ihre Verantwortung auf dem Gebiet der Finanzierung wahrzunehmen. Die erforderlichen Investitionen zur Verbesserungen städtischer Mobilität und in diesem Zusammenhang auch die Einhaltung europäischer Vorschriften schaffen einen umfangreichen Finanzierungsbedarf, der im Wesentlichen von den betroffenen, lokalen Gebietskörperschaften gedeckt werden muss. Daher sollte auch auf die Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten bei durch das Gemeinschaftsrecht vorgeschriebenen umwelt- und verkehrsrelevanten Maßnahmen verwiesen werden. Das bedeutet, dass die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang den Städten und Gemeinden die finanzielle Ausstattung zur Umsetzung des Gemeinschaftsrechts gewährleisten müssen.

Besondere Bedeutung erkennt der Berichtstatter auch in der Gestaltung und Erarbeitung neuer Finanzierungsinstrumente, wie beispielsweise in Zusammenarbeit mit der EIB. Weiters darf in diesem Kontext nicht auf das Potential vergessen werden, dass der Quersubventionierung im Verkehrsbereich innewohnt. Ein wichtiges, weil finanzielles, Lenkungsmittel stellt auch die Bindung von Fördergeldern an übernommene Verpflichtungen dar. Beispielsweise kann die Implementierung umweltschonende Lösungen auf diese Weise als Kondition an eine Förderung geknüpft werden.