

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann,
Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/7099 –**

Ziele und Instrumente des Grünbuchs zu Mobilität in der Stadt aktiv unterstützen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat am 25. September 2007 ein Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt. Das Grünbuch formuliert fünf Herausforderungen, die im Rahmen eines integrierten Ansatzes angegangen werden sollen. Dazu will die Europäische Union Vorschläge zu Maßnahmen und Initiativen in einem Aktionsplan zusammenfassen, der im Frühherbst 2008 vorgelegt werden soll. Sowohl das Grünbuch selbst als auch der zuständige EU-Kommissar für Verkehr Jacques Barrot betonen, dass die Umsetzung und die Entscheidungen über den Weg der Umsetzung den Kommunen überlassen bleibt und es daher auch mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist.

1. Teilt die Bundesregierung die in der Verkehrsrundschau vom 5. Oktober 2007 vertretene Auffassung von EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot, dass „der Verkehr in den städtischen Gebieten zu einem echten Problem im Kampf gegen die globale Erwärmung geworden“ ist und „dass es jetzt allerhöchste Zeit ist, sich intensiv mit dem Problem zu beschäftigen“?

Unbestritten ist, dass der Verkehr auch in städtischen Gebieten zu der CO₂-Emissionsbelastung beiträgt und deshalb auch seinen Anteil zu einer Verbesserung der Emissionssituation leisten muss. Die Bundesregierung sieht in der Reduzierung der Klimagase durch die Stärkung umweltverträglicher Verkehrsmittel und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), durch technische Verbesserungen bei Antrieben und Kraftstoffen und der Entwicklung europaweit einheitlicher Standards einen wesentlichen Schwerpunkt der Klimaschutzpolitik. Flankierend hierzu werden die in Meseberg beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr wirksam werden.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die im Rahmen der Luftreinhaltung (Feinstaub, Stickoxide) zu erarbeitenden Aktionspläne der Kommunen mit dem Subsidiaritätsprinzip in der EU vereinbar sind, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Die Aktionspläne sind mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar. Die EU hat die Mitgliedstaaten zur Aufstellung derartiger Pläne verpflichtet, sofern bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sind. Die Ausführung vor Ort wird hingegen subsidiär geregelt. Damit trägt die EU der Tatsache Rechnung, dass sich die Emittentenstruktur in den Überschreitungsgebieten in Europa sehr stark unterscheidet.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die im Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ angesprochenen Instrumente und Maßnahmen voll mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar sind, und wenn nein, aus welchen Gründen?

Bisher wurden europäische Initiativen – sei es in der Verkehrs-, Regional-, Umwelt-, Binnenmarkt- oder Forschungspolitik – oft unabhängig voneinander entwickelt. Die Bundesregierung begrüßt, dass die Kommission in ihrem Grünbuch einen integrierten, nachhaltigen Ansatz zur Lösung der mit dem städtischen Verkehr zusammenhängenden Herausforderungen wählt. Die Kommission stellt in ihrem Grünbuch zahlreiche Maßnahmen und Initiativen dar, die im Laufe des ersten Konsultationsprozesses von den Teilnehmern der durchgeführten Workshops und einer Internetkonsultation entwickelt worden sind und stellt diese zur Diskussion. Den Mitgliedstaaten werden hierzu 25 offene Fragen gestellt. Instrumente zur Umsetzung von Maßnahmen werden nicht vorgegeben, sondern sollen während des zweiten Konsultationsprozesses diskutiert werden. Hieran wird sich die Bundesregierung beteiligen und für die Einhaltung des geltenden Subsidiaritätsprinzips eintreten.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag eine Mobilitätsfolgenabschätzung für große Infrastrukturvorhaben einzuführen?

Die Bundesregierung wendet bei der Bewertung von Verkehrsprojekten in ihrem Zuständigkeitsbereich bereits ein komplexes gesamtwirtschaftliches Verfahren an, welches eine detaillierte Bewertung des jeweiligen Projektes auch im Hinblick auf seine Folgen für die Mobilität enthält. Zu den untersuchten Kriterien zählen unter anderem die Entlastung der Umwelt, die Wirkung des projektinduzierten Verkehrs und die Entlastung im lokalen Bereich.

5. Wie bewertet die Bundesregierung den Ansatz, bei der öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer mit dem Betrieb von Fahrzeugen anfallenden Kosten für Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen zusätzlich zum Fahrzeugpreis als Vergabekriterien heranzuziehen?

Das Ziel, Schadstoffemissionen zu verringern, ist grundsätzlich zu begrüßen. Das EU-Recht lässt die Einbeziehung von Umweltkriterien – als einen Faktor – bei Vergabeentscheidungen bereits jetzt zu. Die Vergabepaxis in der Bundesrepublik Deutschland ist bereits in großem Umfang an Umweltkriterien ausgerichtet. Auch die Einbeziehung von Lebenszykluskosten bei der Beschaffung ist schon nach geltenden Vergaberegeln möglich. In jüngsten Beschlüssen der Bundesregierung (Integriertes Klima- und Energiepaket, Innovation in der öffentlichen Beschaffung) wurde darüber hinaus festgelegt, die Berücksichtigung der Lebenszykluskosten bei der Beschaffungspraxis zu fördern.

6. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, Leitlinien und harmonisierte Regeln für „grüne Zonen in der Stadt“ durch die EU ausarbeiten zu lassen?

Die im ersten Konsultationsverfahren von einigen Beteiligten geforderte Ausarbeitung harmonisierter Regeln für „grüne Zonen“ in der Stadt wird – soweit es sich hierbei um legislative Maßnahmen handelt – für den Bereich des Verkehrsverhaltensrechts, wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, nicht befürwortet. Bei Verhaltensvorschriften kommt dem Subsidiaritätsprinzip eine besondere Bedeutung zu. Eine Harmonisierung von Verhaltensvorschriften ist aufgrund der nationalstaatlichen Besonderheiten nicht erfolgversprechend. Des Weiteren fällt die Anordnung von verhaltensrechtlichen Maßnahmen, wie die Einrichtung einer mit bestimmten Pflichten ausgestatteten grünen Zone, in den Zuständigkeitsbereich der Länder. Vor diesem Hintergrund sollte von rechtlich verbindlichen Instrumenten mit verhaltensrechtlichen Vorgaben Abstand genommen werden; ein Austausch von Best Practices erscheint sinnvoller.

Darüber hinaus bleibt von herausragender Bedeutung, dass die Handlungsspielräume für die Städte und Gemeinden für eine effektive Umsetzung unterschiedlicher und lokal angepasster stadtverkehrspolitischer Maßnahmen zu beachten und zu bewahren sind.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, den Anwendungsbereich der Eurovignetten-Richtlinie durch Einführung einer städtischen Dimension auszuweiten, so dass Straßengebühren für Fahrzeuge und Infrastrukturen aller Art erhoben werden könnten?

Die so genannte Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) lässt bereits heute die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (streckenabhängig, zeitabhängig) sowie von regulierenden Nutzungsgebühren auf allen Straßen sowie in städtischen Gebieten zu.

8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Ausweitung der Eurovignetten-Richtlinie nur die Möglichkeit, nicht aber die Pflicht zur Erhebung von Mautgebühren in der Stadt enthält?

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, denn nach dem Subsidiaritätsprinzip obliegt es den Kommunen und Städten in der Europäischen Union, eigenständig über die Erhebung von Stadtmautgebühren zu entscheiden.

9. Inwieweit sollte die Europäische Union einen einheitlichen europäischen Standard zur Erhebung der Citymaut fördern?

Die Entscheidung und Gestaltung von Citymautsystemen liegt in der Kompetenz von Kommunen und Städten in der Union.

10. In welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, die Ziele und Instrumente des Grünbuchs aktiv zu unterstützen?

Die Bundesregierung begrüßt die Initiative der Kommission, weil ein nachhaltiger Stadtverkehr mit einem leistungsfähigen ÖPNV von großer Bedeutung ist, um die Ziele im Klimaschutz zu erreichen und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung den Konsultationsprozess zur Vorbereitung des Grünbuchs unter ihrer Ratspräsi-

denschaft aktiv unterstützt. Die Bundesregierung wird sich auch im weiteren Prozess engagieren, der Kommission bis Mitte März 2008 eine Stellungnahme zum Grünbuch übersenden und dabei Länder und Kommunen einbeziehen sowie das Subsidiaritätsprinzip beachten.