Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2025/4211

20.8.2025

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Planung einer nachhaltigen städtischen Mobilität in der EU
(Initiativstellungnahme)

(C/2025/4211)

Berichterstatterin: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Ko-Berichterstatter: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Berater	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (für die Berichterstatterin) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (für den Ko-Berichterstatter)
Beschluss des Plenums	23.1.2025
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme im Arbeitsorgan	27.5.2025
Verabschiedung im Plenum	19.6.2025
Plenartagung Nr.	597
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	111/1/3

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Ein gutes städtisches Mobilitätssystem ist ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Menschen in unserer Gesellschaft, für gute Arbeitsbedingungen und für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Solch ein System braucht die Mitarbeit vieler, die ihrerseits auf das Mobilitätssystem angewiesen sind. Wenn wir unsere städtischen Mobilitätssysteme fit für neue Herausforderungen machen wollen, sind kollektives Handeln und die Mobilisierung von finanziellen Mitteln sowie von politischem und sozialem Kapital gefragt.

1.2. Die Mobilitätsentwicklung muss in Richtung ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit gehen. Fortschritte lassen sich nur in allen drei Bereichen gemeinsam erzielen – zumindest in dem Umfang und mit der Geschwindigkeit, die wir benötigen.

1.3. Die Mobilität in der Stadt verändert sich, was Bedrohungen und Chancen mit sich bringt. Für eine wirksame Politik sind eine klare Strategie zur Bewahrung des Gemeinwohls, maßgeschneiderte Maßnahmen, der politische Wille zur Umsetzung dieser Maßnahmen und die organisatorische Fähigkeit, diesem Willen gerecht zu werden, notwendig.

1.4. Wenn wir eine verbesserte städtische Mobilität mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt schaffen wollen, benötigen wir Pläne für nachhaltige städtische Mobilität. Der EWSA fordert die Mitgliedstaaten auf, *nationale Programme* zu entwickeln, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften durch Leitlinien, Kapazitätsaufbau und Finanzierung bei der Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität unterstützen. Er fordert die Kommission auf, die Weiterführung und Ausweitung der CIVINET-Netzwerke zu fördern.

1.5. Wenn es darum geht, die nachhaltige Mobilität voranzutreiben sowie die Ziele der EU im Bereich TEN-V, Umweltschutz und Straßenverkehrssicherheit zu verwirklichen, kommt dem mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Zeit nach 2027 eine Schlüsselrolle zu. Die Kommission sollte sich dafür einsetzen, dass Pläne für nachhaltige städtische Mobilität als Investitionspipelines genutzt werden – dies würde gleichzeitig einen positiven Anreiz für die Erfüllung der TEN-V-Verpflichtungen für städtische Knoten bieten.

1.6. Die Pläne für nachhaltige städtische Mobilität sind für eine ausgewogene regionale Entwicklung von entscheidender Bedeutung. Deshalb kommt es zunächst darauf an, die Kreativität und das Sozialkapital einer Region zu mobilisieren. Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und zivilgesellschaftliche Organisationen spielen dabei eine Schlüsselrolle und müssen ermutigt werden, einen Beitrag zu diesem Dialog zu leisten. Deshalb müssen alle relevanten Interessenträger auf lokaler, nationaler und EU-Ebene in seine Planung einbezogen werden, auch bei grenzüberschreitenden Fragen.

1.7. Bei der Planung der Mobilität in der Stadt darf außerdem nicht vergessen werden, dass sich das soziale und wirtschaftliche Leben unserer städtischen Gebiete bis in die Vororte sowie in das stadtnahe und ländliche Umland erstreckt und dass deshalb auch die Meinungen und Bedürfnisse der dort lebenden Menschen berücksichtigt werden müssen. Ein ineffizientes Mobilitätssystem verursacht eine Kluft zwischen Stadt und Land sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, sozialen und politischen Probleme und erhält diese aufrecht. Ein faires Mobilitätssystem bedeutet, dass Mobilität erschwinglich ist und keine Privilegien für diejenigen schafft, die sich bereits in einer besseren Position befinden.

1.8. Grundlage für eine nachhaltige städtische Mobilität ist der öffentliche Verkehr in Verbindung mit aktiver und geteilter Mobilität. Damit die Bürgerinnen und Bürger die effizienteste Mobilitätslösung wählen können, müssen wir ihnen ein erschwingliches, zugängliches, sicheres und zuverlässiges *multimodales Verkehrsangebot* zur Verfügung stellen. Der Klima-Sozialfonds und die Klima-Sozialpläne müssen diesen Ansatz zur Bekämpfung der Mobilitätsarmut und zur Milderung der sozialen Auswirkungen der CO_2-Bepreisung nutzen, insbesondere für sozial schwächere Gruppen.

1.9. Junge Menschen spielen dabei eine entscheidende Rolle, da ihr Verhalten und ihre Gewohnheiten langfristige Auswirkungen haben. Es ist deshalb unumgänglich, einen Dialog mit jungen Menschen zu führen und ihre Perspektive bei der Gestaltung von Mobilitätslösungen zu berücksichtigen.

1.10. Wenn ein nachhaltiges, zugängliches, inklusives und erschwingliches Mobilitätssystem geschaffen werden soll, müssen Arbeitnehmer und Arbeitgeber in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel, geteilte Mobilität und Radfahren unterstützt werden.

1.11. Um Arbeitssuchende zu ermutigen, sich für Stellen im Verkehrssektor zu bewerben, sollten die Arbeitsbedingungen in der Branche so attraktiv wie möglich gestaltet werden.

2. **Hintergrund der Stellungnahme**

2.1. Mobilität ist die Möglichkeit, sich frei zu bewegen. Sie ist eine Grundvoraussetzung für ein demokratisches Leben und bildet das Rückgrat unserer Volkswirtschaften. Arbeitsplätze, Schulen, Gesundheits- und Sozialdienste sowie Einrichtungen des kulturellen und staatsbürgerlichen Lebens müssen für die Menschen erreichbar sein (dies ist einer der Grundsätze der europäischen Säule sozialer Rechte). Für Arbeitgeber ist es wichtig, dass ihre Beschäftigten und Kunden in der Lage sind, ihre Standorte zu erreichen, und dass sie ihre Waren zustellen können.

2.2. Das städtische Mobilitätssystem spielt eine Schlüsselrolle in der Wirtschaft der EU. Es ermöglicht die *Flächennutzung* (die Anbindung an das Verkehrsnetz ist eine Voraussetzung für Bauvorhaben), den *Güterverkehr* und die *Fahrzeugherstellung*. Gleichzeitig schafft und erhält *es Arbeitsplätze*.

2.3. Es verursacht aber auch verschiedene Kosten, darunter *Kapitalkosten*, die vom öffentlichen Sektor getragen werden (Bau und Instandhaltung der Infrastruktur), *Betriebskosten*, die von den Nutzerinnen und Nutzern (Einzelpersonen und Unternehmen) und Behörden (zur Gewährleistung des Rechts auf freien Personenverkehr) getragen werden, sowie *implizite Kosten*, die durch *externe Effekte* entstehen und die die Gesellschaft über das Steuersystem trägt (z. B die Kosten, die durch Verkehrsunfälle mit Toten und Schwerverletzten sowie durch Luftverschmutzung und Lärmbelästigung für das öffentliche Gesundheitssystem entstehen).

2.4. Unser städtisches Mobilitätssystem ist ständigen Veränderungen ausgesetzt. In den letzten zwei Jahrhunderten wurde im Wesentlichen der quantitative Ausbau der Mobilitätssysteme vorangetrieben, was zu einer Zunahme des Umfangs des Straßen- und Schienennetzes, der Zahl der Fahrzeuge, der zurückgelegten Kilometer und des Energieverbrauchs geführt hat.

2.5. Aktuell wirken verschiedene Faktoren auf einen eher grundlegenden Wandel des Systems der städtischen Mobilität hin. Einige dieser Faktoren stehen im Zusammenhang mit technologischen und unternehmerischen Innovationen: Elektrifizierung, Digitalisierung, webgestützte Globalisierung, immer stärkere Verbreitung digitaler Plattformen sowie Risikokapital und die rasche (und manchmal nicht regulierte) Umsetzung dieser Innovationen und das Wachstum, das durch ihr Zusammenspiel möglich wird. Andere Faktoren ergeben sich aus dem öffentlichen Interesse, nämlich der Verpflichtung, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten drastisch zu senken, einem wachsenden Umweltbewusstsein und der Notwendigkeit, sich auf extremere und häufigere Klimaereignisse sowie auf die duale Nutzung der Infrastruktur vorzubereiten.

2.6. Veränderungen sind unausweichlich. Wir müssen uns nun entscheiden – zwischen einem geplanten Wandel und einem Abdriften hin zum Schlechteren. Die städtische Mobilität ist eine Voraussetzung für verschiedenste Bereiche des sozialen und wirtschaftlichen Lebens. Für viele Interessenträger innerhalb und außerhalb des Verkehrssektors ist es daher von entscheidender Bedeutung, dass der Übergang geordnet abläuft. Dafür bedarf es einer sorgfältig geplanten soliden Strategie, die mithilfe eines sozialen und zivilen Dialogs entwickelt wird. Das ist die zentrale Aufgabe bei der *Planung einer nachhaltigen städtischen Mobilität*.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1. Die Planung einer nachhaltigen städtischen Mobilität ist in der EU viel mehr als einfach nur ein Konzept: Sie ist zu einer gesetzlich vorgeschriebenen Anforderung geworden, bei deren Umsetzung sich Entscheidungsträger auf umfassende Erfahrungswerte und klare Leitlinien verlassen können. In der EU-Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) wurden 431 städtische Knoten festgelegt. Bis Ende 2027 muss jeder dieser Knoten einen Plan für nachhaltige städtische Mobilität ausarbeiten.

3.2. Der Plan für nachhaltige städtische Mobilität eines städtischen Knotens laut TEN-V-Verordnung sollte für sein funktionales Stadtgebiet gelten, das in der Regel eine Stadt und ihr die umliegenden Gemeinden umfassendes Pendlereinzugsgebiet beinhaltet. Für die Entwicklung und Umsetzung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität sind Dialog und Zusammenarbeit vonnöten – zwischen Gemeinden im selben funktionalen Stadtgebiet, zwischen diesen Gemeinden und den nationalen Regierungen sowie zwischen den öffentlichen Stellen und allen einschlägigen Interessenträgern.

3.3. Bei der Planung der Mobilität in der Stadt muss berücksichtigt werden, dass sich das soziale und wirtschaftliche Leben eines funktionalen Stadtgebiets bis in die Vororte sowie in das stadtnahe und ländliche Umland erstreckt. Es beruht auf Personen- und Güterbewegungen, die weit außerhalb der Stadtgrenzen beginnen, z. B. wenn Arbeitskräfte aus den Vororten in die Stadt pendeln oder Lebensmittel aus ländlichen Betrieben auf den Markt gebracht werden. In der langfristigen Vision für die ländlichen Gebiete der EU bis 2040 werden Verkehr und digitale Konnektivität besonders hervorgehoben.

4. **Besondere Bemerkungen**

Erst einmal gut zu Fuß

4.1. Das Zufußgehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Um Schulen, Dienstleistungen, Geschäfte und öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen, benötigen Fußgänger im Alltag die passende Infrastruktur. Fehlt diese Infrastruktur, oder ist sie nicht sicher genug, dann schadet dies den schwächsten Gruppen unverhältnismäßig stark und stellt ein großes Hindernis für eine nachhaltige Mobilität dar.

4.2. Wenn der öffentliche Raum und der öffentliche Verkehr wirklich „öffentlich" sein sollen, dann muss die Verkehrsinfrastruktur für alle zugänglich sein. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Behinderungen ihre Menschenrechte und ihre sozialen Rechte vollständig wahrnehmen können und dass die Sicherheit und der Komfort aller Nutzerinnen und Nutzer sowie die finanzielle Nachhaltigkeit unserer Gesellschaft gewährleistet werden. Denn Barrieren verursachen Abhängigkeit, und Abhängigkeit verursacht Kosten, die im Rahmen der Bevölkerungsalterung untragbar werden könnten.

4.3. Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist der beste Weg, um eine der häufigsten Ursachen von schweren und oft tödlichen Verletzungen zu bekämpfen und unumgänglich, wenn die nachhaltige Mobilität gefördert werden soll. Gefahren im Straßenverkehr stellen das größte Hindernis für eine Umstellung des Mobilitätsverhaltens hin zu mehr Gehen und Radfahren sowie einer stärkeren Nutzung öffentlicher Transportmittel oder geteilter Mikromobilität dar. Wenn wir das volle soziale, wirtschaftliche und ökologische Potenzial unserer Straßen erschließen wollen, müssen wir sie sicherer machen.

Mitwirkung und Dialog

4.4. Die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen auf lokaler Ebene kann zu Spannungen zwischen öffentlichen Stellen und Nutzern verschiedener Verkehrsträger, insbesondere Autofahrerinnen und Autofahrern, führen. Mitwirkung und Dialog an der Basis sind deshalb von entscheidender Bedeutung. Die Entscheidungsträger müssen sich darum bemühen, alle potenziell Betroffenen – und nicht nur die Befürworter einer Maßnahme – konstruktiv einzubeziehen.

4.5. Dialog darf dabei nicht an den Parteigrenzen enden: Die Annahme und Umsetzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität kann sehr viel Zeit in Anspruch nehmen, in der sich die politischen Mehrheiten möglicherweise ändern.

4.6. Für eine langfristige Vision, die den Rechten und Bedürfnissen aller Generationen, insbesondere junger Menschen, Rechnung trägt, ist zudem ein generationenübergreifender Dialog notwendig. Die Anwendung des EU-Jugendtests auf Mobilitätsstrategien fördert die nachhaltige Mobilität.

Verhaltensänderungen

4.7. Ziel eines Plans für nachhaltige städtische Mobilität ist es, bestehende, nicht nachhaltige Mobilitätsmuster, zu verändern, etwa indem Alternativen unterstützt und die richtigen Anreize für ihre Nutzung gesetzt werden. Deshalb sollten so früh wie möglich verhaltensbezogene Erfahrungen und Erkenntnisse in die Gestaltung der Maßnahmen einfließen.

4.8. Der Übergang in das Erwachsenenleben ist ein entscheidender Moment, da ein neuer Wohnsitz und eine neue Arbeit Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger Menschen auslösen. Auch Verbesserungen des öffentlichen Raums sind eine wichtige Chance für Städte. So kündigte zum Beispiel die Stadtverwaltung in Ljubljana lange im Voraus an, dass eine Hauptstraße für den motorisierten Verkehr geschlossen werden sollte, und bot gute Alternativen für den Zugang zum Zentrum an.

Mobilitätsarmut und ein multimodaler Ansatz

4.9. Wir müssen über die Stadtzentren hinausblicken ([1]). Viele Menschen, die in Vororten und stadtnahen Gebieten leben, müssen entscheiden, ob sie zu viel Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln verbringen oder zu viel Geld für ein Auto ausgeben. Das Fehlen gleichwertiger Alternativen verzerrt die Wahlmöglichkeiten und führt dazu, dass viele Beschäftigte zum Besitz eines Autos gezwungen werden. Immobilien in Vororten sind zwar billiger, dafür müssen aber ungleich mehr Zeit und Geld für den längeren Weg zur Arbeit aufgewandt werden. Im Falle von Schichtarbeit, die oft systemrelevante Arbeitskräfte betrifft, sind öffentliche Verkehrsmittel außerhalb der Standardarbeitszeiten oft gar nicht verfügbar. Ineffiziente städtische Mobilität wirkt sich also auf die Lebenshaltungskosten und die Lebensqualität aus.

4.10. Diese Herausforderung betrifft die ganze *Region*. Wenn für eine Fahrt verschiedene Tickets gekauft werden müssen, kann die tägliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs sehr teuer werden. Eine gute Lösung ist ein Fahrschein, der für einen angemessenen Zeitraum (z. B. 75 Minuten) und in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültig ist. Ein solches integriertes Tarifsystem erfordert eine angemessene Mobilitätsplanung und Zusammenarbeit zwischen den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften. Den städtischen Verkehrsbehörden kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu.

4.11. Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der städtischen Mobilitätssysteme der EU ([2]). Es gehört zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sicherzustellen, dass lebenswichtige Dienstleistungen für die Öffentlichkeit erbracht werden, und zwar auch, wenn diese möglicherweise nicht rentabel sind. Die Gesellschaft muss in die Verfügbarkeit, die Sicherheit und den Komfort öffentlicher Verkehrsmittel investieren und ihnen freie Fahrt im Straßenverkehr ermöglichen, damit ihre Taktung und Zuverlässigkeit gesteigert werden können.

4.12. Es muss aber auch klar sein, wo die Grenzen des öffentlichen Verkehrs liegen – insbesondere in Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte und außerhalb der Spitzenzeiten, z. B. für den Weg von der Spätschicht nach Hause oder für den nächtliche Heimweg junger Menschen nach einer Veranstaltung. Ziel sollte es sein, eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren und geteilter Mobilität (z. B. Fahrgemeinschaften, Carsharing und nachfrageorientierten Verkehrsangeboten) zu fördern. Die Menschen benötigen ein möglichst breites *multimodales Verkehrsangebot*, das den verschiedenen Bedürfnissen so effizient, zuverlässig und günstig wie möglich gerecht wird.

4.13. Auch die geteilte Mikromobilität (gemeinsame Nutzung von Fahrrädern, Elektrofahrrädern, Lastenrädern, Elektrorollern und Elektromopeds) spielt dabei eine Rolle. Solche Dienste stehen aber oft nur in dicht besiedelten städtischen Gebieten zur Verfügung, in denen leichter Einnahmen erwirtschaftet werden können. In Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte könnten sie vielen Menschen den Zugang zu den Achsen des öffentlichen Verkehrs erleichtern und eine Lösung für kurze Fahrten (5 km) bieten.

4.14. Die Einführung und Ausweitung gemeinsamer Mobilitätsdienste in funktionalen Stadtgebieten ist von strategischer Bedeutung. Wenn diese Dienste für ihre Nutzerinnen und Nutzer erschwinglich und für die Unternehmen profitabel sein sollen, müssen sie jedoch von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Dies kann auch dazu beitragen, Investitionen anzuziehen und die Entwicklung der Dienste gemäß den Bedürfnissen der Bevölkerung zu steuern. Auch die Zivilgesellschaft kann eine wichtige Rolle spielen, wie in Lettland, wo in ländlichen Gebieten Sozialtaxis eingesetzt werden, die auf Abruf verfügbar sind.

4.15. Wenn der Zugang zu Stadtzentren auf emissionsarme Fahrzeuge beschränkt wird, kann dies negative Auswirkungen auf Menschen haben, die sich solche Fahrzeuge nicht leisten können. Das Recht der Menschen auf Zugang zu städtischen Zentren muss gewährleistet werden. Gleichzeitig haben die Menschen, die in den Stadtzentren leben und arbeiten aber das Recht auf sauberere Luft, sicherere Straßen und mehr Grünflächen zur Eindämmung von Überschwemmungen und Hitzewellen. Um einen Konflikt zwischen diesen legitimen Rechten zu vermeiden, müssen wir uns auf den effizienteren Zugang für Personen und Güter konzentrieren.

Beschäftigung und Verkehr

4.16. Beschäftigung erzeugt Mobilitätsbedarf, und die Konzentration von Arbeitsplätzen ermöglicht die Bündelung von Fahrten, was wiederum die Voraussetzung für ein effizientes und erschwingliches Verkehrssystem ist. In der Vergangenheit haben große Arbeitgeber die Beförderung ihrer Beschäftigten organisiert. Heute kann dieser Bedarf effizienter durch den öffentlichen Verkehr, ergänzt durch geteilte Mobilität, gedeckt werden, selbst für Schichtarbeitende und Menschen, die in Randgebieten wohnen.

([1]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Eine langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU“ (COM(2021) 345 final) (ABl. C 290 vom 29.7.2022, S. 137).

([2]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema: „Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für den grünen Wiederaufbau in Europa“ (Initiativstellungnahme) (ABl. C 75 vom 28.2.2023, S. 115).

4.17. Unternehmen sollten Unterstützung erhalten, wenn sie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch ihre Beschäftigten subventionieren und den Verzicht auf Autos fördern – zum Beispiel durch Steuererleichterungen und Kofinanzierung für Maßnahmen, durch die Anreize zur Nutzung von nachhaltigen Alternativen zum privaten PKW geboten werden (wie reservierte Parkplätze für Carpooling oder sichere Abstellplätze und Duschen für diejenigen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen). Eine solche Unterstützung für die Mobilität der Beschäftigten muss im Dialog mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften vereinbart werden.

Nachhaltige Mobilität und wettbewerbsfähige Unternehmen

4.18. Eine nachhaltigere Beförderung von Gütern kann *wirtschaftliche Vorteile* (Transport ist ein wichtiger Kostenfaktor) und *kollektive Vorteile* (Verringerung von Emissionen und Verkehrsüberlastung) bringen und die Wettbewerbsfähigkeit städtischer Gebiete steigern. Dabei ist die öffentlich-private Zusammenarbeit – basierend auf soliden Plänen für eine nachhaltige Stadtlogistik – von entscheidender Bedeutung. Solche Pläne sind weniger verbreitet als Pläne für nachhaltige städtische Mobilität. Beide Arten von Plänen sollten jedoch gemeinsam entwickelt werden.

4.19. Um die Nachhaltigkeit des städtischen Güterverkehrs und der Lieferungen auf der letzten Meile zu verbessern, bedarf es eines innovativen Ansatzes, der Unternehmen nicht schadet und möglicherweise sogar Effizienzgewinne und Wettbewerbsvorteile mit sich bringt. KKMU ([3]), Handels- und Handwerksbetriebe und andere kleine Wirtschaftsakteure müssen besonders unterstützt werden. Dies muss durch ein umweltgerechtes Beschaffungswesen gefördert werden.

4.20. Die Energiewende erfordert Veränderungen in der Wirtschaft, den Unternehmen und der Arbeitswelt. Es sollte sichergestellt werden, dass dabei anspruchsvolle Arbeitsplätze mit stabilen Arbeitsbedingungen und angemessenen Löhnen geschaffen werden und dass die Arbeitnehmerrechte geachtet werden. Diese Veränderungen müssen Gegenstand des sozialen Dialogs sein.

Nachhaltige Arbeitsplätze im Verkehrswesen

4.21. Nachhaltige Mobilität funktioniert nicht ohne Arbeitskräfte. Der Arbeitskräftemangel im Verkehrswesen ist ein Problem, und es muss darüber nachgedacht werden, wie man die Branche für Arbeitnehmer und insbesondere Arbeitnehmerinnen ([4]) attraktiv gestalten kann. Dabei sind die Kapazitäten und Kompetenzen im öffentlichen Sektor und darüber hinaus zu berücksichtigen, und der soziale Dialog zur Aufrechterhaltung und/oder Verbesserung der Arbeitsbedingungen ist von entscheidender Bedeutung.

4.22. Beschäftigte im öffentlichen Verkehr sind oft Drohungen und Gewalt seitens der Fahrgäste ausgesetzt. Wenn neue Mitarbeitende gewonnen und gehalten werden sollen, muss ihre Sicherheit am Arbeitsplatz gewährleistet werden. Darüber hinaus ist die Sicherheit der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr eine Voraussetzung für die Sicherheit aller Fahrgäste. Sie spielt auch für die wirksame Bekämpfung sexueller Belästigung in Bahnhöfen, an Haltestellen und in den Fahrzeugen eine Rolle.

Neue Energie, neue Fahrzeuge, alte Probleme

4.23. Die Vorteile von Elektromobilität und alternativen Kraftstoffen müssen in den breiteren Kontext eingeordnet werden. Dazu müssen wir *über den Auspuff hinausblicken* – Elektrofahrzeuge wirken sich zwar positiv auf die Luftqualität aus, viele andere Mobilitätsprobleme bleiben aber bestehen. Dazu gehören zum Beispiel Mikroplastikverschmutzung durch den Abrieb von Reifen und Bremsen, Verkehrsüberlastung, Bedarf an Parkplätzen, Gefahren durch den Straßenverkehr und die ökologischen Auswirkungen der Herstellung dieser Fahrzeuge.

4.24. Städte planen zunehmend erhebliche Investitionen in moderne emissionsarme und emissionsfreie Verkehrsflotten und setzen diese um. Damit sich diese Investitionen wirklich lohnen, müssen die *Behörden* bei der Vergabe der öffentlichen Aufträge darauf achten, einen Teil der Investitionen in der regionalen Wirtschaft zu halten. Gleichzeitig müssen die in der EU ansässigen Bushersteller ihre industriellen Kapazitäten erhören, damit sie in der Lage sind, innerhalb kürzerer Fristen höhere Mengen zu liefern.

4.25. Besonders wichtig sind Optimierung und Effizienz bei der Nutzung der verschiedenen Technologien, damit zu einem gegebenen Preis die bestmöglichen Ergebnisse erzielt werden können. Dies ist besonders wichtig, wenn es um öffentliche Mittel geht.

Raumplanung und Mobilitätsplanung

4.26. Raumplanung und Verkehrsplanung müssen eng aufeinander abgestimmt werden. Eine bessere Integration kann die Verkehrsanbindung verbessern und den Verkehrsbedarf steuern. Im Bereich der Stadtplanung würde dies z. B eine bessere räumliche Mischung wirtschaftlicher Tätigkeiten bedeuten, die durch ein verbessertes Mobilitätsangebot unterstützt wird.

([3]) Vgl. Recommendations on Urban Logistics from the EGUM.

([4]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Frauen im Verkehrssektor — Plattform für den Wandel“ (Sondierungsstellungnahme auf Ersuchen der Europäischen Kommission) (ABl. C 246 vom 28.7.2017, S. 1).

4.27. Wenn Städte wachsen, dann bedeutet dies auch immer einen Ausbau der Infrastruktur für öffentliche Versorgungseinrichtungen (z. B. Strom, Wasser und Sanitärversorgung), da die neuen Gebäude eine neue Nachfrage nach diesen Diensten schaffen. Die Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätslösungen sollte ebenfalls von Anfang an geplant, bezahlt und sichergestellt werden. Passiert dies nicht, werden bestehende Mobilitätsprobleme durch den zunehmenden Autoverkehr verschärft, da die Menschen, die in den neu geschaffenen Wohnraum einziehen, gezwungen sind, ein Auto anzuschaffen.

Klimaneutrale Städte

4.28. Der EWSA unterstützt die Mission der Europäischen Kommission für klimaneutrale und intelligente Städte bis 2030, mit der ein gemeinsamer Rahmen für klimaneutrale Städte geschaffen werden soll. Im Rahmen dieser Mission werden Städte aufgefordert, Pläne für nachhaltige städtische Mobilität auszuarbeiten. Gleichzeitig wird ein übergreifender und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt, wobei Synergien zwischen bestehenden Initiativen geschaffen und die Maßnahmen auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Städte zugeschnitten werden.

Pläne für nachhaltige städtische Mobilität und ihre Finanzierung

4.29. Die Entwicklung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität für 431 städtische Knoten, die noch vor Ende 2027 abgeschlossen sein soll, wird mit einem enormen Planungsaufwand einhergehen. Sie bietet aber auch eine einzigartige und entscheidende Gelegenheit, die Dinge auf die richtige Weise anzupacken. Jetzt muss gehandelt werden. Es ist von entscheidender Bedeutung, *nationale Unterstützungsprogramme* mit angemessenen Ressourcen aufzulegen, um technische und finanzielle Unterstützung zu leisten, Standardkonzepte zu verbessern und die Einbeziehung der Interessenträger zu fördern. Dabei spielen die nationalen Kontaktstellen für nachhaltige städtische Mobilität eine wichtige Rolle.

4.30. Es muss unbedingt geprüft werden, ob die verfügbaren Mittel zur Unterstützung der Umsetzung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität in vollem Umfang genutzt werden und ob Synergien erzielt werden. Derzeit gibt es Unterstützung aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen, den europäischen Struktur- und Investitionsfonds, den Mitteln aus der Fazilität „Connecting Europe"/TEN-V, dem europäischen Investitionsvorhabenportal, der Initiative „Innovative Maßnahmen für eine nachhaltige Stadtentwicklung", URBACT, dem Gemeinsamen Unternehmen „Brennstoffzellen und Wasserstoff", Horizont 2020 und Interreg Europa. Alle verfügbaren Finanzmittel sind vom mehrjährigen Finanzrahmen abhängig.

4.31. Der MFR für die Zeit nach 2027 wird deshalb für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität und die Umsetzung der Mobilitätsziele der EU von entscheidender Bedeutung sein. Da die EU eine Reform ihrer Finanzierungsinstrumente in Erwägung zieht, sollte die Kommission die Nutzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität als Instrument zur Einrichtung von Projektpipelines und zur Straffung der EU-Finanzierung fördern. Dies würde gleichzeitig einen positiven Anreiz für die Erfüllung der TEN-V-Verpflichtungen für die 431 städtische Knoten bieten, die Entwicklung hochwertiger Pläne für nachhaltige städtische Mobilität fördern und deren Umsetzung unterstützen. Zudem würden private Investitionen in die regionale Wirtschaft angezogen und Arbeitsplätze geschaffen.

Kapazitätsaufbau

4.32. Zwar soll das Verfahren, das in den Leitlinien der EU für Pläne für nachhaltige städtische Mobilität festgelegt ist, als Bezugspunkt für alle städtischen Knoten dienen, doch gibt es keine Einheitslösung. Städtische Gebiete müssen Lösungen finden, die optimal auf ihre Eigenheiten abgestimmt sind und aus den ihnen eigenen Chancen und Fähigkeiten das Beste herausholen. Deshalb ist der Aufbau von Kapazitäten auf lokaler Ebene besonders wichtig.

4.33. Ländern, die keine nationalen Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen städtischen Mobilität haben, wird empfohlen, diese im Sinne einer effizienten und standardisierten Entwicklung solcher Pläne so bald wie möglich auszuarbeiten und anzunehmen. Dafür können die Empfehlungen der Kommission zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität genutzt werden. In Zusammenarbeit mit Städten, Regionalverwaltungen und Hochschulen sowie Interessenträgern im Bereich der städtischen Mobilität, Sachverständigen und der Zivilgesellschaft sollten nationale Leitlinien ausgearbeitet werden.

4.34. Zwischen den einschlägigen Stellen innerhalb der einzelnen funktionalen Stadtgebiete sollten ständige Absprachen stattfinden. Die Umsetzung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität sollte ordnungsgemäß und kontinuierlich überwacht und bewertet werden. Dazu sollten Mechanismen zur Messung der Fortschritte bei der Erreichung ihrer Ziele eingerichtet werden.

4.35. Die Finanzhilfen, Projekte, Bildungsprogramme und Sensibilisierungsmaßnahmen im Rahmen von CIVITAS spielen dabei eine wichtige Rolle, wobei CIVINET-Netzwerke die Weitergabe von Informationen und den Austausch bewährter Verfahren zwischen lokalen und nationalen Interessenträgern in ihrer eigenen Sprache erleichtern. Diese Erfolgsgeschichte sollte weiterhin unterstützt und auf weitere Länder ausgeweitet werden.

4.36. Das Wissen von Fachleuten und Instituten für die Stadtplanung muss für die Planung und in die Stärkung der Kapazitäten der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften genutzt werden. Sie sollten eng mit gewählten Amtsträgern zusammenarbeiten, um politischen Willen und Verständnis aufzubauen und zu stärken.

Brüssel, den 19. Juni 2025

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE