



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt I/K1 (EU-Angelegenheiten)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
761.209/0001- I/K/1/2014	UV/GSt/Th/Hu	Thomas Hader	DW 2668 DW 42668	21.3.2014

## Stadtmobilität (Urban Mobility Package)

### Einleitender Überblick

Aus Sicht der Europäischen Kommission (EK) sind die Städte Europas – in denen 70% der EU-Bevölkerung leben und über 80% des BIP der Union erwirtschaftet werden – zwar durch eines der weltweit besten Verkehrssysteme miteinander verbunden, die Mobilität innerhalb der Städte werde jedoch zunehmend schwieriger und ineffizienter. Die EK ist der Meinung, dass urbane Mobilität nach wie vor in großem Umfang auf mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Pkws beruhe und die Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger nur langsam vorankomme. Laut EK entfallen auf städtische Gebiete rund 23% der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs, sie fordert daher, dass sich die Städte stärker darum bemühen, die Trends der Vergangenheit umzukehren und einen Beitrag zum Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen zu leisten, das die Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr<sup>1</sup> formuliert hat. Um die Städte zu unterstützen hat die EK die Absicht, den Austausch bewährter Praktiken zu fördern, gezielte finanzielle Unterstützung bereitzustellen (durch die europäischen Struktur- und Investitionsfonds) und in Forschung und Entwicklung im Bereich der städtischen Mobilität zu investieren.

Aus Sicht der Bundesarbeitskammer (BAK) ist die Legitimation, mit der die EK ein Eingreifen in die städtische Verkehrspolitik argumentiert, zu hinterfragen, unklar ist auch, welche Städte eigentlich Adressaten der EK-Initiative sind, weil die EK dazu keine konkreten Aussagen macht. Ergänzend muss festgehalten werden, dass sich die getätigten Vorschläge auf nicht bindende Leitfäden, Datenbanken für Best-Practice-Beispiele, Austausch-Foren, etc beziehen und somit keinerlei verpflichtende Umsetzung für die einzelnen Mitgliedsstaaten bzw Städte gegeben ist. Gleichzeitig werden in der Mitteilung, dem Anhang und den Arbeitsdo-

<sup>1</sup> KOM(2011) 144: Bis 2050 soll im Verkehrssektor eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 60% gegenüber 1990 erreicht werden, als Zwischenziel wird bis 2030 eine Reduktion um 20% zum Stand von 2008 angestrebt.

kumenten<sup>2</sup> eine Vielzahl an Problem- und Handlungsfeldern (zB Lärm- und Abgas-Emissionen, Verkehrssicherheit, Einsatz Intelligenter Verkehrssysteme) ausgeführt, die ohnehin durch bestehende Regelungen erfasst sind, bei denen jedoch die Umsetzung nur schleppend voran geht oder aber Überarbeitungen der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht in Angriff genommen werden. Aus Sicht der BAK ist daher ein gezieltes Vorgehen bei den offenen Punkten erfolversprechender, als die Erarbeitung eines neuen, noch dazu unverbindlichen, Regelwerkes.

Nachfolgend die Einschätzung der BAK zu den Fragen im Rahmen der Debatte am 14.3.2014:

### **Frage 1: Einschätzung aus verkehrspolitischer Sicht<sup>3</sup>**

Die Gestaltung der Stadtmobilität fällt dem Subsidiaritätsprinzip folgend grundsätzlich in die Kompetenz der zuständigen örtlichen Körperschaften. Die EK führt in der Zusammenfassung der Folgenabschätzungen<sup>4</sup> aus, dass sich das Recht der EU, Maßnahmen im städtischen Verkehrsbereich zu ergreifen, aus den Artikeln 90 und 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) - die Bestimmungen über die gemeinsame Verkehrspolitik enthalten - sowie aus den Artikeln 170 und 171 des Titels XVI AEUV - über transeuropäische Netze - ergeben würden. Sie meint darüber hinaus, dass Maßnahmen der EU im Bereich der städtischen Mobilität erforderlich sind, weil städtische Verkehrssysteme als integrale Elemente des europäischen Verkehrssystems auch für die gemeinsame Verkehrspolitik von Bedeutung sind. Da die Güter- oder Personenbeförderung meist in einer Stadt beginnen und enden, dürfe nach EK-Meinung die städtische Dimension des TEN-V dabei nicht vernachlässigt werden.

Demzufolge zielen die Initiativen der EK unter dem Titel „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (Urban Mobility Plan) auf städtische Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ab. Als städtische Knoten des Kernnetzes in Österreich sind damit Wien, Wien Schwechat, Graz-Werndorf, Enns und Wels Adressaten der EK und als städtische Knoten des Gesamtnetzes betrifft dies die Städte Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Villach-Fürnitz (Güterterminal), Krems (Binnenhafen), Linz, Salzburg, Wolfurt und Wörgl<sup>5</sup>.

Alle anderen Mittel- und Kleinstädte sowie die Landeshauptstädte Bregenz, Eisenstadt und St. Pölten sind nicht im Fokus der EK-Initiativen und damit in Summe auch nicht die rund zwei Drittel der österreichischen Bevölkerung, die außerhalb dieser definierten Städte liegen. Bevor also die Initiativen seitens der EK weiter vorangetrieben werden, ist es aus BAK Sicht notwendig, genauer zu kommunizieren, welche Städte bzw auch Stadttypen oder Stadtgrößen die EK mit ihren Plänen eigentlich erreichen will, immerhin spricht sie in den Schlussfolgerungen von „allen Städten“.

<sup>2</sup>SWD(2013)913 annex, SWD(2013)524, SWD(2013)525, SWD(2013)526, SWD(2013)527, SWD(2013)529

<sup>3</sup> "What are Minister' views on the Sustainable Mobility Planning (SUMP) as suggested, in the Communication, with the collaborative multilevel and synergy approach taken?"

<sup>4</sup> SWD(2013) 529

<sup>5</sup> Verordnung 1315/2013 Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Auch der Titel der Mitteilung bezüglich Wettbewerbsfähigkeit ist unklar: In welcher Hinsicht soll die Mobilität wettbewerbsfähig sein und zwischen wem soll sich der Wettbewerb abspielen: Zwischen einzelnen Städten oder zwischen Stadt und Land? So wäre es zB positiv einzuschätzen, wenn die Städte darum wetteifern, welche die beste Luftgüte hat oder wo die besten Arbeitsbedingungen für die Verkehrsbediensteten geboten werden. Die EU-Kommission meint aber offenbar primär die Gewährleistung des ungezügelten Waren- und Personenverkehrs in und zwischen den Städten.

Aus BAK-Sicht ist für Österreich festzuhalten, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) verkehrspolitisch einen wesentlich umfassenderen Ansatz verfolgt. Seitens Bundesministerin Bures wurden 2013 im Gesamtverkehrsplan konkrete Ziele für ein sozialeres, sichereres, umweltfreundlicheres und effizienteres Verkehrssystem samt strategischer Umsetzungskonzepte formuliert, sowie konkrete Umsetzungsmaßnahmen spezifiziert. Neben der Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse in den Städten, in denen rd 29% der ÖsterreicherInnen leben, werden darin auch Ziele und Rahmenbedingungen für das Stadtumland (mehr als 42% der Bevölkerung) und die ländliche Mobilität (betrifft rd 29%) formuliert. Im Vordergrund stehen dabei soziale Aspekte dh leistbare und bedarfsgerechte Mobilität für alle, Barrierefreiheit und intermodale Knotenpunkte für den Personenverkehr. Im Güterverkehr spricht sich Österreich, im Gegensatz zur EK, dezidiert für eine Verlagerung auf die Schiene aus.

Damit sind aus Sicht der BAK viele Problemlagen, die die EK ausführt, hinlänglich bekannt und werden im Rahmen der Umsetzung der Ziele des Gesamtverkehrsplans auch engagierter, als dies die EK vorsieht, bearbeitet.

Für die Bundeshauptstadt ist aus Sicht der BAK festzustellen, dass die in der EK-Mitteilung vertretene Einschätzung, dass die Mobilität innerhalb der Städte zunehmend schwieriger und ineffizienter wird, für Wien nicht zutreffend ist.

Wien besitzt ein qualitätsvolles und funktionsfähiges öffentliches Verkehrsnetz aus Bus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn. Ständiger Netzausbau, Investitionen in bestehende Infrastrukturen, Sanierungsmaßnahmen, Tarifänderungen (zB Tarifsenkung bei der Jahreskarte), Angebotserweiterungen wie etwa Taktverdichtungen tragen dazu bei, dass der ÖV in Wien sehr gut angenommen wird. Der sich seit Jahren abzeichnende Trend zum ÖV in Wien hält an und lässt sich anhand von Verkehrsmittelwahl, hoher Fahrgastzahlen und am Ticketverkauf ablesen.

Bezüglich Modal Split nimmt Wien eine Vorreiterrolle ein. Bereits 39% der von WienerInnen zurückgelegten Wege entfallen auf U-Bahn, Bus und Bim. Der Anteil des ÖV stieg kontinuierlich seit den 1990-er Jahren (+10%-Punkte), der Radverkehr hat sich verdoppelt (derzeit bei 6%) und der Fußverkehr stagniert auf hohem Niveau (28%). Der Anteil an PKW-Wegen hat in den letzten zwanzig Jahren deutlich (um 13%-Punkte) abgenommen und liegt nun bei 27%. Der Motorisierungsgrad ist rückläufig. Die Förderung des Umweltverbunds ist dezidiertes Ziel der Stadt Wien.

Im Regionalen Kontext, also stadtgrenzenüberschreitend gibt es allerdings hinsichtlich einer nachhaltigen und ressourceneffizienten Mobilität Aufhol- und erhöhten Abstimmungsbedarf zwischen den Gebietskörperschaften. Die in der Mitteilung in Aussicht gestellte Unterstützung einer Entwicklung eines Konzeptes für urbane Mobilität, das koordinierte Maßnahmen

auf regionaler Ebene gewährleisten sollen, wird daher begrüßt – derzeit befindet sich als erster Schritt einer integrierten regionalen Verkehrspolitik ein zwischen den Ländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland abgestimmtes Verkehrskonzept in Ausarbeitung. Aus BAK-Sicht kann festgehalten werden, dass die Forderungen des Weißbuchs der Kommission die Ziele und Maßnahmen des Masterplanverkehrs 2003/2008, sowie den STEP 2014 und die derzeit laufende Erstellung des Fachkonzepts Verkehr bestätigen.

Ein (europäisches) Ziel einer nachhaltigen Mobilität im Sinne der Stärkung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs, eines qualitativ hochwertigen und leistbaren ÖV-Systems, der Reduzierung des MIV für mehr Lebensqualität in der Stadt ist grundsätzlich begrüßenswert. Die Umsetzung und Gestaltung im städtischen Verkehrsbereich obliegt jedoch den jeweiligen städtischen Behörden.

### **Frage 2: Wie können die unterschiedlichen Fonds und Finanzierungen am besten koordiniert werden?<sup>6</sup>**

Dazu ist aus BAK-Sicht festzuhalten, dass in Österreich die Zuständigkeit eines Ministeriums für die Bereiche Verkehr, Innovation und Technologie und damit die Ansiedelung der Forschungsförderung im BMVIT zu entsprechenden Synergien beiträgt. Die Initiative der Kommission, Strukturfondsmittel besser auf ein nachhaltiges Verkehrssystem abzustellen, ist zu begrüßen.

### **Frage 3: Weitere zu berücksichtigende Probleme und Maßnahmen<sup>7</sup>**

Urbane Mobilitätspläne bilden eine Art politisches Programm einer Kommune bzw einer Region und geben den lokalen Behörden nach ihrer Verabschiedung eine Orientierung zur Art der Umsetzung von Strategien für urbane Mobilität. In einer Reihe europäischer Länder und Städte sind diese gang und gäbe, die Kommission will derartige Pläne für nachhaltige urbane Mobilität als Eckstein für die urbanen Mobilitätspolitiken in der Zukunft fördern. Es gibt Leitlinien mit konkreten Anregungen zur Implementierung von Strategien für urbane Mobilität zwecks Bewertung der aktuellen Situation und möglichen Elementen bezüglich der Zukunft der Mobilität in dem betroffenen urbanen Raum. Auch wenn Gewerkschaften und ArbeitnehmerInnenvertretungen nicht ausdrücklich erwähnt werden, besagen die Leitlinien, dass *„die lokale Planungsbehörde die relevanten Akteure – Bürger wie auch Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure – von vornherein und durchgehend an der Entwicklung und Implementierung des Plans beteiligen sollte, um ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung sicherzustellen.“*

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Stadtverkehr dann nachhaltig ist, wenn Maßnahmen gesetzt werden, die den motorisierten Individualverkehr verringern. Dabei kann einerseits

---

<sup>6</sup> „How could the various funding mechanisms such as structural funds, research funds at EU and national level as well as the private sector financing be best used and coordinated/blended to put in place an Urban Mobility strategy?“

<sup>7</sup> „Do Ministers consider that in addition to urban logistics, access restriction schemes, road user charging, urban ITS and road safety, there are any other priority issues/measures not covered by the Communication, which should be considered/taken into account at an EU level?“

auf die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs und andererseits auf dirigistische Maßnahmen beim MIV gesetzt werden. Nur eine Kombination beider Maßnahmen bringt letztlich den Erfolg.

Bei beiden Maßnahmen ist allgemein festzustellen, dass deren Umsetzung, nicht zuletzt aufgrund des Subsidiaritätsprinzips, stark von lokalen Entscheidungen abhängig ist. Jene Gebietskörperschaften, die eine nachhaltigere Entwicklung anstreben, tun dies auch ohne Unterstützung der Kommission. Jene Gebietskörperschaften, denen ein schrankenloser Pkw-Verkehr als Lösung ihrer Mobilitätsprobleme erscheint, werden dies auch künftig tun.

Inhaltlich ist zu kritisieren, dass die Kommission, wie auch im Weißbuch Verkehr, das (wachsende) Verkehrsaufkommen als gegeben ansieht und das Thema Verkehrsvermeidung in keinem Punkt anspricht. Dabei ist neben der Verlagerung auf energieeffizientere Verkehrsmittel und dem Einsatz nachhaltigerer Antriebsenergien gerade die Vermeidung unnötigen Verkehrsaufkommens eine wesentliche Stellschraube für mehr Sicherheit und Lebensqualität in den Städten. Der Vorschlag der Kommission ignoriert aus Sicht der BAK auch die wichtigen Ansatzpunkte bzw. Aufgabengebiete der nachhaltigen Stadtentwicklung: die Raumordnung und den Gesundheitsschutz.

Generell ist es ein Gebot der Stunde, den knappen öffentlichen Raum in den Städten gerechter, ökologischer und sozialer zu verteilen. In den meisten europäischen Städten stellen die AutofahrerInnen eine Minderheit dar, beanspruchen aber den größten Teil des Straßenraums. Hier muss es zu einer doppelten Umverteilung kommen:

- (1) Innerhalb der Verkehrsflächen ein höherer Anteil für den „Umweltverbund“ (Gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel).
- (2) Mehr öffentlicher Raum für Parks, Spielplätze, Freizeiteinrichtungen und Gastgärten statt für Parkplätze und Fahrbahnen.

Die Kommission vertritt nach wie vor die Grundannahme, es müsse alles zur Förderung des freien Waren- und Personenverkehrs unternommen werden. Vor diesem Hintergrund ist zu kritisieren, dass die EK dem Wachstum des E-Commerce, genauer gesagt des Onlinehandels, und den damit einhergehenden Lieferverkehren sogar noch Vorschub leisten möchte, statt in diesem Bereich endlich die wettbewerbsverzerrenden Praktiken zu unterbinden. Zahllose Belege verdeutlichen, dass dieser Wirtschaftszweig einen wesentlichen Anteil seines Erfolges und seines Profits auf der Basis von Lohn- und Sozialdumping<sup>8</sup> und der Umgehung von gewerbe- und steuerrechtlichen Regelungen erwirtschaftet. Genannt seien etwa die Scheinselbstständigkeit der ZustellerInnen, die miserablen Arbeitsbedingungen und Bezahlungspraktiken in den großen Logistikzentren und die zahlreichen Ausnahmen (zB von Kontrollgerätepflcht oder Lkw-Fahrverboten) von Lkws unter 3,5 Tonnen. Ebenfalls ignoriert wird in der Euphorie, dass damit auch die regionale Wirtschaftstätigkeit untergraben wird und somit die lokale Versorgung abnimmt, womit letztlich Städte der kurzen Wege verunmöglicht werden. Festzuhalten ist, dass der Bereich der Post- und Paketdienstleistungen ein zunehmendes Verkehrsproblem darstellt, da der ruinöse Wettbewerb zu Ineffizienzen (mehrfache Versuche der Zulieferung) und Problemen bei der Verkehrssicherheit (falsch parkende Zustellfahrzeuge, übermüdete FahrerInnen unter Zeitdruck usw) führt. Hier besteht Hand-

---

<sup>8</sup> <http://www.zeit.de/2012/23/Wallraff-Paketzusteller>

lungsbedarf und gerade vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen kritisiert die BAK heftig, dass die Themen Beschäftigung und Arbeitsbedingungen im städtischen Verkehrsbereich nicht auf der Agenda der EK stehen.

Gegen das Bestreben der Kommission, verstärkt Best-Practice-Beispiele für Urban Logistics anzubieten bzw Analysen zu unternehmen, bestehen keine Einwände. Bei den angeführten Beispielen sollte auch Baustellenlogistik (=Lkw-Verkehrsvermeidung durch Sortierung von Baustellenabfällen bzw Optimierung von Lieferverkehren) unbedingt angeführt werden. Kommunale Behörden haben über Baustellenwidmung bzw Wohnbauförderung einen guten Hebel. Das kommunale Wien kann hier mit vorbildhaften Demonstrationsprojekten aufwarten [www.rumba-info.at](http://www.rumba-info.at). Viele Bereiche der urbanen Logistik könnten schon mit derzeitiger Technologie auf Elektromobilität umgestellt werden (Taxis, Post- und Paketdienste, Einzelhandelzulieferung, Gütertrams usw). Wollen Städte diese und andere Maßnahmen (zB Bündelung von Lieferungen) zwingend umsetzen, geraten sie leicht in Kollision mit dem geltenden Wettbewerbsrecht und sind dem Vorwurf der Diskriminierung ausgesetzt. Hier bedarf es Änderungen der EU-rechtlichen Rahmenbedingungen.

In der Frage der städtischen Logistik wird immer wieder auch vorgeschlagen, einen Großteil des städtischen Warenverkehrs nachts zu bewegen, um Staus zu reduzieren. Das kann nicht geschehen, ohne die Folgen für die betroffenen Arbeitnehmer hinsichtlich Arbeitsbedingungen und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu berücksichtigen. Die Auswirkungen im Sinne der Lärmbelästigung müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Hinsichtlich des Problemfeldes der Luftqualität ist es aus unserer Sicht richtig, dass in den letzten Jahren die Abgasstandards strenger geworden sind. Die Kommissionsmitteilung verschweigt aber, dass die „Realemissionen“ von modernen Pkw, Bussen und Lkw (Euro 4 und 5-Standards) bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sogar teilweise extrem zugenommen haben. Dies aufgrund des EU-standardisierten Prüfzulassungsverfahrens, das teilweise auf unrealistischen Annahmen beruht. Viele Probleme in städtischen Ballungsräumen (zB Nicht-Einhaltung von EU-Immissionsgrenzwerten bei NO<sub>2</sub>, Gesundheitsprobleme) resultieren aus diesem Regulationsversagen der Kommission. Sie hat dies bedauerlicherweise auch bis heute regulatorisch nicht in den Griff bekommen<sup>9</sup>.

Ebenso verschiebt die Kommission neue Abgasstandards für Off-Road-Maschinen (Baumaschinen, Diesellokomotiven, Binnenschifffahrt, Traktoren, etc) seit 2006 (!) bzw unternimmt keine Anstrengungen zu zertifizierten Nachrüstregelungen für Abgasbehandlungssysteme bei diesen Maschinen mit hohem Emissionsausstoß.

Im Hinblick auf die Personenmobilität vernachlässigt die Kommission die Frage der sozialen Nachhaltigkeit. Elektromobilität wird aus unserer Sicht noch für lange Zeit, aufgrund der hohen Anschaffungskosten, ein Programm für elitäre Minderheiten sein und löst nicht die städtischen Platzprobleme. Darüber hinaus wird betont, dass die Förderung von alternativen Antriebsenergien weder das städtische Verkehrsaufkommen an sich beeinflusst, noch zwingend positive Umweltauswirkungen schafft. Verkehrslenkend wirken Förderungen und Maßnahmen zur Schaffung eines qualitätsvollen Angebots des öffentlichen Verkehrs (insbeson-

---

<sup>9</sup> Bei Bedarf reicht die BAK gerne die diesbezüglichen Messergebnisse der TU-Graz nach

dere S-Bahn und Straßenbahn), für Fuß- und Radverkehr, sowie Maßnahmen zur Reduzierung des MIV. Insofern sind Maßnahmen im Umweltverbund (öffentlichen Verkehr, Radfahren, zu Fuß gehen) wesentlich sozial gerechter und nachhaltiger als Förderprogramme für die Umstellung der privaten Fuhrparks. Erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang auch der Aspekt der Gendergerechtigkeit und dem gleichberechtigten Zugang zu Mobilität für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen, der in den Kommissionspapieren ebenfalls nur am Rande Erwähnung findet. Die Leistbarkeit der nötigen Mobilität im Personenverkehr wie etwa jene der Arbeitswege wird in der Mitteilung nicht angeführt. Arbeitswege müssen in einem sinnvollen Kosten/Zeitverhältnis bewältigbar sein.

Ebenfalls vermisst wird in der EK-Mitteilung die Problematik der Speckgürtelentwicklung. Die zunehmende Besiedlung des Umlandes von Städten führt zum starken Anstieg von Pendlerverkehren. Während die Öffentlichen Verkehrsmittel in den Städten selbst meist sehr gut ausgebaut sind, gibt es beim grenzüberschreitenden ÖV in das Umland starken Nachholbedarf. Bei vielen städtischen Verkehrsbetrieben endet das Service strikt an der Stadtgrenze. Die Ursache ist aus BAK Sicht in der PSO-Verordnung 1370 zu sehen, in der stark limitiert wird, was ein interner Betreiber ist und was dieser tun darf. Um zwingende Ausschreibungen mit all ihren Nachteilen (zB Sozialdumping) zu vermeiden, beschränken viele Städte ihren Service des Öffentlichen Verkehrs daher auf das Stadtgebiet. Hier muss die PSO-VO flexibler sein. Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang ganz generell, dass die Kommission in den Plänen zur urbanen Mobilität mehr Qualität im öffentlichen Verkehr verlangt und gleichzeitig die Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand durch Initiativen wie verpflichtende Ausschreibungen und Preiswettbewerb im Sinne der billigsten Anbieter im ÖPNV torpediert (PSO, 4. Eisenbahnpaket) und so zu untergraben versucht.

Stauprobleme mögen in einigen Metropolen (London, Paris, Norditalien) große Probleme bereiten, in Österreich sind Probleme bei der Flüssigkeit des Verkehrs (zB A23-Südosttangente) tendenziell sogar eher rückläufig. Stauprobleme durch MIV können auch über einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr gelöst werden. Im Übrigen gibt es in allen städtischen Metropolen noch Verbesserungspotentiale beim ÖV.

Bei allen EU-Ansätzen zu „urban road charging“ weist die BAK strikt auf die Subsidiarität hin. Als Vertreterin der ArbeitnehmerInnen weist die Bundesarbeitskammer darauf hin, dass BerufspendlerInnen ihre Arbeitswege in den peak hours aufgrund der durch ArbeitgeberInnen vorgegebenen Arbeitszeiten antreten und daher zeitlich kaum Ausweichmöglichkeiten haben.

Bei ITS handelt es sich laut Definition um Systeme, in denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich des Kraftverkehrs angewendet werden, einschließlich Infrastruktur, Fahrzeuge und Benutzer, sowie in Verkehrsleitung und Mobilitätsmanagement, und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern. Diese Systeme gelten als Unterstützung für die Planung der städtischen Mobilität, die Verwaltung konkreter Verkehrsoperationen und die Bereitstellung dynamischer (Echtzeit) Informationen gegenüber Behörden und möglicherweise auch Benutzern, damit diese Mobilitätsentscheidungen in voller Kenntnis der Sachlage treffen können. Die BAK weist darauf hin, dass diese auch unter dem Schlagwort „smarte“ Telematikprojekte ohnehin schon unter dem Dach von „Intelligent Transport Services“ laufen. Darüber hinaus stellt die BAK fest, dass ITS nie der Vorwand für die Einführung von

Geräten sein soll, um Beschäftigte im Verkehr durch die Unternehmen strikt zu kontrollieren und sie zusätzlich unter Druck zu setzen.

In einer Reihe von europäischen Städten hat man Vorschriften hinsichtlich des Zugangs für den motorisierten Individualverkehr zu bestimmten Teilen des Stadtgebietes verabschiedet (City Maut, Umweltzonen) bzw unterschiedliche Formen der Parkraumbewirtschaftung gewählt. Die Kommission betont, dass es eine verwirrende Vielfalt von Regelungen gibt, die nicht nur zwischen den Mitgliedstaaten, sondern auch in ein und demselben Land angewendet werden. Daher wird vorgeschlagen, mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um diese Fragmentierung zu überwinden, wobei auch die verschiedenen Bedürfnisse und Besonderheiten der urbanen Räume berücksichtigt werden.

Eine Vereinheitlichung der Kennzeichnung durch EU-weite Verkehrsschilder mag zwar positiv sein, darf aber die stadtspezifischen Lösungsansätze nicht einschränken. Aus Sicht der BAK ist jedoch festzustellen, dass eine EU-Initiative für harmonisierte Komponenten bei einer Umweltzone (va Kfz-Plaketten, Verkehrsschilder, behördliches Vorgehen) in zeitlicher Hinsicht um mindestens fünf Jahre zu spät kommt. In Österreich, Deutschland, UK und Italien gibt es bereits ein „Design“, Harmonisierungsanpassungen werden daher auf heftigen Widerstand der betroffenen Behörden stoßen. Die Einführung von städtischen Zugangsvorschriften hat in den betroffenen Städten zu guten Ergebnissen bei der Reduzierung von Stau und CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt, muss aber mit einer signifikanten Aufstockung des öffentlichen Verkehrsangebotes einhergehen, die wiederum unter fairen Arbeitsbedingungen erbracht werden sollen. Überdies sollten solche Zugangsbeschränkungen nicht zur sozialen Ausgrenzung führen, sodass wohlhabende AutofahrerInnen bevorzugt wären. Für BerufslenkerInnen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr könnten verlässliche Informationssysteme zu emissionsbezogenen Fahrverboten in allen EU-Staaten nützlich sein. Bei privaten Pkw-Lenkern dagegen kaum.

Die Kommission betont, dass die Sicherheit im städtischen Straßenverkehr verbessert werden muss, da sich die Mehrheit tödlicher oder schwerer Verkehrsunfälle mit besonders gefährdeten VerkehrsteilnehmerInnen (Fußgänger, Radfahrer) in Stadtgebieten ereignen. Aus Sicht der BAK muss in diesem Zusammenhang auch die Sicherheit der Beschäftigten des öffentlichen Nahverkehrs ausreichend berücksichtigt werden, da sie ihre gesamte Arbeitszeit auf der Straße am Steuer von Fahrzeugen verbringen.

Die BAK weist darauf hin, dass jede Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund zu mehr Verkehrssicherheit führt. Dazu bedarf es eines Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel und einer attraktiveren Infrastruktur zum Gehen und Radfahren. Diese zusätzliche Infrastruktur kann nur zu Lasten von Fahrbahnen und Parkplätzen errichtet werden.

Aus Sicht der BAK ist die EK aufgefordert, Maßnahmen zur Kontrolle (Mindestkontrollrichtlinie) und zu wirksameren Strafen vorzulegen. Ziel sollte dabei der Schutz von Fußgängern und Radfahrern, also den schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen in den Ballungsräumen, sein.

In Summe vertritt die BAK die Meinung, dass statt einer Präsentation von altbekannten Problem- und Handlungsfeldern im neuen Gewand, die EK endlich auf die Umsetzung der Emp-

fehlungen im Bereich des Gesundheitsschutzes (Lärm, Abgase usw der WHO und der EK selbst) und der Sozialbedingungen der Beschäftigten im Verkehr (zB Kontrollgerätepflicht ab 2,8 Tonnen) hinzuwirken hat. Es gilt ein klares Bekenntnis zum unbedingten Vorrang des Gesundheitsschutzes vor den wirtschaftlichen Interessen des „Verkehrs“ zu formulieren und entsprechende verpflichtende Maßnahmen, wie Fahrverbote, zu setzen. Benützungsentgelte mögen zwar eine Möglichkeit der Verkehrsreduzierung sein, sind aber abzulehnen, da sie sozial nicht gerecht sind und daher gegen die Regeln der Nachhaltigkeit verstoßen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske  
Präsident  
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
F.d.R.d.A.