



STUTTGARTER ERKLÄRUNG

ZUR ROLLE DER KOMMUNALEN UND REGIONALEN GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN EUROPAS HINSICHTLICH NACHHALTIGER MOBILITÄT

Angenommen durch den Hauptausschuss des RGRE
Stuttgart, den 4. Dezember 2007

Wir, die Bürgermeister und gewählten Vertreter der kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften Europas, die im Hauptausschuss des Rates der Gemeinden und Regionen Europas in Stuttgart, Deutschland, am 4. Dezember 2007 zusammengekommen sind,

im Bewusstsein, dass das Recht auf Mobilität allen Menschen gleichermaßen zusteht, und dass es die Grundlage für eine zielgerichtete Verwirklichung der meisten anderen Grundrechte bildet;

eingedenk der Entwicklungen der letzten 100 Jahren im Bereich der Mobilität, namentlich des Kraftfahrzeugs und hoch entwickelter öffentlicher Verkehrsmittelsysteme, die in hohem Maße die Freiheit und Unabhängigkeit der meisten Bürgerinnen und Bürger Europas, nicht zuletzt im ländlichen Raum, gesteigert und zur Ermöglichung eines erfüllteren Lebens ohne Einschränkungen aufgrund der geographischen Situation beigetragen haben;

jedoch unter gleichzeitiger Würdigung der Tatsache, dass die stetig wachsende Nachfrage nach Mobilität und ihre Befriedigung hauptsächlich durch den extensiven Gebrauch von Privatfahrzeugen, insbesondere in Ballungsräumen, eine zunehmende Bedrohung für die Umwelt und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger darstellt, da sich CO₂-Emissionen unmittelbar auf den weltweiten Klimawandel auswirken;

anerkennend, dass ungeachtet der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten alle Gemeinden, Städte und Regionen in ganz Europa mit Blick auf Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Stau und Unfällen ähnlichen Verkehrsproblemen ausgesetzt sind;

bestätigend, dass neue Technologien, die in hohem Maße energieeffizient sind und/oder auf erneuerbaren Energieträgern beruhen unabdingbar sind, wenn Europa eine wahrhaft nachhaltige Mobilität erreichen soll, die die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedürfnisse der gegenwärtigen und zukünftigen Generationen befriedigt und dazu beiträgt, den Klimawandel zu begrenzen oder abzuschwächen;

ins Gedächtnis rufend, dass die Ausgestaltung von effizienten und zeitgemäßen öffentlichen Verkehrssystemen in städtischen, vorstädtischen und ländlichen Gebieten als eine der wichtigsten Antworten auf diese Herausforderung zu einem beträchtlichen Ausmaß im Zuständigkeitsbereich der kommunalen und regionalen Behörden liegt, und dass das Prinzip des kommunalen Selbstverwaltungsrechts daher in seinem ganzen Umfang respektiert werden muss;

unter Betonung der Notwendigkeit eines wirkungsvollen EU-Koordinierungsrahmens um der Herausforderung nachhaltiger Mobilität zu begegnen, einer Notwendigkeit, der die Europäische Kommission im Grünbuch „Hin zur einer neuen Kultur der städtischen Mobilität“ teilweise durch die stärkere Betonung des Querschnittscharakters städtischer Mobilität Rechnung trägt;

im Bewusstsein, dass nachhaltige Mobilität beträchtliche Finanzmittel erfordert, und dass innovative ökonomische Instrumente zusätzliche Finanzierungsquellen darstellen und als finanzieller Anreiz dienen können für den unerlässlichen Bewusstseinswandel von Verkehrsteilnehmer/innen;

erklären Folgendes:

1. Wir betonen die dringende Notwendigkeit, sich auf dem ganzen Kontinent und unter Einschluss aller Ebenen der öffentlichen Verwaltung, der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft mit der Zukunft der Mobilität in Europa zu befassen und jeder Säule der Nachhaltigkeit in vollem Umfang Rechnung zu tragen.
2. Wir bestätigen den Bedarf eines ganzheitlichen Ansatzes, der die Rolle aller wichtigen Formen von Verkehrsmitteln und Mobilität anerkennt, Europas wirtschaftliches Wohlergehen fördert, aber auch Aspekten der Gesundheit und einer verbesserten Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger Rechnung trägt. Nachhaltige Entwicklung muss zugleich die Wirtschaft im Blickpunkt haben, sozial gerecht und umweltfreundlich sein.
3. Kommunale und regionale Gebietskörperschaften spielen eine entscheidende Rolle bei der Schaffung nachhaltiger Mobilität, indem sie ihre Kompetenzen auf dem Gebiet der städtischen, ländlichen und regionalen Planung (einschließlich von Raum- und Wirtschaftsplanung) nutzen, spezifische integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung und entsprechende Systeme (einschließlich geeigneter wirtschaftlicher Instrumente) entwickeln und die Infrastruktur an verschiedene Mobilitätsarten anpassen.
4. Für uns ist das Prinzip der Subsidiarität und der kommunalen und regionalen Selbstverwaltung im Bezug auf Fragen der Mobilität und des Verkehrs daher von besonderer Bedeutung.
5. Das Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der städtischen Mobilität“ ist, zusammen mit der jüngsten Verordnung „Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“, ein bedeutsamer Schritt der Europäischen Kommission auf dem Weg zu einer umfassenden und ausdrücklichen Anerkennung dieser Prinzipien im Bereich des städtischen Verkehrs, und legt den Grundstein für eine grundlegende Debatte über die Zukunft der städtischen Mobilität.
6. Wir anerkennen uneingeschränkt das Bedürfnis aller Teile der Gesellschaft – insbesondere von Menschen mit eingeschränkter Mobilität und höherem Sicherheitsbedürfnis, wie Menschen mit Behinderung, älteren Menschen, Familien mit kleinen Kindern und kleinen Kinder selbst - nach Zugang zu angemessenen Mitteln der Mobilität als einer unerlässlichen Voraussetzung für sozialen Zusammenhalt, sowie die Notwendigkeit, den Bedürfnissen ärmerer Menschen Rechnung zu tragen.
7. Wir sind darum bemüht, dass der zunehmende Wohlstand unserer Bürgerinnen und Bürger nicht durch ein ausuferndes Straßenverkehrsaufkommen erzielt wird, das insbesondere in Ballungsräumen zu Staus und Umweltverschmutzung führt. Wir bedauern daher, dass das Grünbuch erneut eines der wesentlichen Ziele des ursprünglichen Verkehrsweißbuches aus dem Jahr 2001 verwässert, nämlich die Notwendigkeit, Verkehrszuwachs vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.
8. Um nachhaltige Mobilität zu erreichen, muss mehr Nachdruck auf eine ausgewogene Balance der unterschiedlichen Verkehrsmittel- und Mobilitätsarten gelegt und gleichzeitig für die notwendige Vereinbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmittelarten gesorgt werden. Wir unterstreichen diesbezüglich die Bedeutung weiterer Verkehrsmittel, insbesondere einer besseren Nutzung der Wasserwege und der wirkungsvollen Rolle, die Häfen unterschiedlicher Größe spielen können.

9. Wir heben außerdem hervor, wie wichtig die Bereitstellung von weitsichtigem, integriertem öffentlichem Verkehr, und die Ermöglichung eines intelligenten und innovativen Gebrauchs von Auto, Fahrrad und Gehen auf lokaler und regionaler Ebene ist, um, wo möglich, attraktivere und praktikablere Alternativen zum individuellen Autoverkehr zu bieten.
10. Wir unterstreichen auch die Schlüsselrolle der Automobilindustrie, durch die Entwicklung „sauberer Fahrzeuge“ und den Gebrauch erneuerbarer Treibstoffe zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels beizutragen. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass Informationstechnologie im Bereich intelligenter Verkehrssysteme ein wesentlicher Beitrag zu nachhaltiger Mobilität sind und weiterentwickelt werden sowie auf allen relevanten Ebenen Anwendung finden sollten.
11. Um jedoch die Dimension von städtischer Mobilität vollständig zu umfassen, muss ein zu einseitiger Fokus allein auf technische Lösungen selbstverständlich zu einer viel breiteren sozioökonomischen Sichtweise hin erweitert werden, welche der Notwendigkeit, neue Denkmuster zu entwickeln und der dringenden Erfordernis einer Verhaltensänderung von Verkehrsteilnehmer/innen Rechnung trägt. Dies gilt auch für den Bereich des Güterverkehrs, wo z.B. sogenannte „Mega-Trucks“ der Straßeninfrastruktur unverhältnismäßigen Schaden zufügen können.
12. Wir unterstreichen daher wie wichtig es ist, dass unseren Bürgerinnen und Bürgern Aktivitäten im Bereich der Erziehung, der Schulung und der Bewusstseinsbildung angeboten werden, sowie die Bedeutung, die dem Austausch von Mitarbeitern, Wissen und „best-practice“-Beispielen zwischen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und öffentlichen Verkehrsanbietern zukommt. Aus diesem Grund unterstützen wir die Aktivitäten internationaler Mobilitätsnetzwerke wie POLIS, CODATU und Cities for Mobility.
13. Wir sind überzeugt, dass zur Erleichterung der Entwicklung einer neuen Kultur der städtischen Mobilität auch positive und negative ökonomische Anreize notwendig sein können, durch die Internalisierung von externen sozialen und ökologischen Kosten z.B. mit Hilfe von Straßenmaut, Stau- und Parkgebühren, „Park-and-ride“-Möglichkeiten, usw. Jedoch drängen wir sehr darauf, dass diese zusätzlichen Finanzmittel ausschließlich für Investitionen in öffentliche Verkehrs- und nachhaltige Mobilitätslösungen zweckgebunden werden. Desweiteren rufen wir die nationalen Regierungen auf, eine umfassende, stabile und langfristige Finanzierungsgrundlage für öffentliche Verkehrsinvestitionen auf allen Ebenen zu gewährleisten.
14. Wir fordern, dass die Strukturfonds die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung berücksichtigen und dass die Europäische Union ihre Finanzinstrumente, insbesondere die Europäische Investitionsbank, mobilisiert um lokale und regionale Gebietskörperschaften bei ihren Investitionen in den öffentlichen Verkehr zu unterstützen.
15. Da kommunale und regionale Gebietskörperschaften Hauptinvestoren in das öffentliche Verkehrswesen sind, können sie eine aktive Rolle übernehmen, indem sie sich zu „grünem Vergabewesen“ verpflichten. Die obligatorische Beschaffung sauberer Fahrzeuge kann sich jedoch, wenn die Kosten unverhältnismäßig sind, nachteilig auf Budgets des öffentlichen Verkehrs auswirken. Wir glauben, dass ökonomische Anreize notwendig sind, um kostengünstige „grünere“ öffentliche Verkehrslösungen zu fördern.
16. Wir fordern den Rat der Gemeinden und Regionen Europas auf, eine wichtige Rolle in der gegenwärtigen Debatte zur nachhaltigen Mobilität auf europäischer Ebene und weltweit über United Cities and Local Governments (UCLG) und sein neues Komité zur städtischen Mobilität zu übernehmen und sicherzustellen, dass das Planungsrecht der Regionen und Kommunen, insbesondere hinsichtlich der Organisation des öffentlichen Verkehrs, unterstützt und erhalten wird.