

„Die städtische Dimension in der EU-Verkehrspolitik

Grundzüge der Initiative

Die Europäische Kommission möchte zusammen mit der Öffentlichkeit und allen anderen relevanten Akteuren erkunden, wie man am dazu beitragen kann, dass die EU-Ziele eines qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Stadtverkehrs in den 27 Mitgliedsstaaten erreicht werden können.

Die „Europa 2020“-Strategie aus dem Jahr 2010 hob die Bedeutung hervor, die ein effizientes und wirkungsvolles Transportsystem für die Entwicklung der Europäischen Union besitzt. Die EuropäerInnen sollen Zugang zu Mobilität und Transportdiensten haben. Diese Dienste sollen ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes unterstützen und alle Erschwernisse im freien Austausch von Waren und Personen in der EU verringern. Darüberhinaus muss das europäische Verkehrssystem nachhaltiger werden. Wir müssen die derzeitige Abhängigkeit vom Öl überwinden, ebenso wie die negativen Wirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen, auf das Klima und die Umwelt.

Das europäische Verkehrssystem ist hochkomplex, und die Verantwortung für Entwicklung, Betrieb und Erhalt teilen sich die Behörden auf EU-, nationalen und lokalen Ebenen. Deshalb sind Aktionen auf allen diesen Ebenen erforderlich

Die städtische Dimension der europäischen Mobilität

2006 zog man in der Zwischenbilanz zum Weißbuch „Verkehrspolitik bis 2010 – Zeit für Entscheidungen“ den Schluss, dass mehr Anstrengungen unter anderem im städtischen Verkehr nötig seien, um die Kernziele der EU-Verkehrspolitik zu erreichen.

2007 präsentierte die Kommission das Grünbuch „Unterwegs zu einer neuen Kultur für die städtische Mobilität“. Dieses Grünbuch markierte den Startpunkt für eine breite Konsultation aller relevanten Akteure über mögliche Schritte. Die Konsultation bestätigte den Zusatznutzen von EU-Aktivitäten bei einer Reihe von Bereichen, die mit dem städtischen Verkehr zu tun haben.

Als Konsequenz veröffentlichte die EU-Kommission 2009 einen Aktionsplan mit 20 konkreten EU-Instrumenten, die bis 2012 umgesetzt werden sollten. Anschließend wurden im Verkehrs-Weißbuch 2011 „Zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ verschiedene Aktionen zum Stadtverkehr angekündigt. Die Verwirklichung des „Aktionsplans urbane Mobilität“ nähert sich nun ihrem Ende, und die Kommission bereitet sich nun darauf vor, die Initiativen umzusetzen, die sie im Weißbuch als „nachhaltigen Stadtmobilitätsplan“ vorgeschlagen hat, nämlich bei Zugangsbeschränkungen, Preisbildung im Stadtverkehr und Stadtlogistik, die alle Inhalt dieser Konsultation sind.

Die Herausforderungen des Stadtverkehrs sind dringlich. Beispielsweise werden viele Stadtviertel noch immer von Staus und Problemen mit der Luftqualität geplagt, mit Schadstoffkonzentrationen deutlich über jenen Grenzwerten, die die EU zum Schutz der Gesundheit erlassen hat. Der Stadtverkehr ist für 23% der verkehrsbezogenen CO₂-Emissionen verantwortlich. Sie steigen weiter, trotz der EU-Gesetze zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2020. Ungefähr 70% der CO₂-Emissionen im Stadtverkehr stammen aus Pkw und 27% vom städtischen Güterverkehr. Verkehrsunfälle auf städtischen Straßen tragen mit 40% zu den

Todesfällen wegen der Verkehrsunfälle bei. Hohe Lärmpegel, die in den Städten oft vom Verkehr verursacht werden, sind der Gesundheit gleichermaßen abträglich.

(Fragen mit einem Stern müssen beantwortet werden.)

1. Angaben über die Antwortenden

1.1 Persönliche Angaben

1.11 In welcher Funktion beantworten Sie diesen Fragebogen?

- als Einzelperson
- als lokale oder regionale Behörde
- als nationale Behörde
- als Gesellschaft bzw Nichtregierungsorganisation
- als Unternehmen
- als wissenschaftliches Institut
- in anderer Funktion (bitte erläutern)

1.12 Erläuterungen, falls „in anderer Funktion“ angekreuzt wurde

1.13 Falls Sie „Gesellschaft bzw. Nichtregierungsorganisation“ angekreuzt haben: Ist Ihre Gesellschaft bzw Organisation im Register der EU eingetragen?

(http://europa.eu/transparency-register/index_en.htm ? Falls nicht, werden Ihre Antworten wie diejenigen einer Einzelperson bewertet).

- Ja
- Nein

1.14 Falls ja, nennen Sie bitte die Identifikations-Nummer

1.15 und den Namen der Organisation:

1.16 Kennzeichnen Sie bitte das Land, in dem Sie hauptsächlich Ihre geschäftlichen Aktivitäten ausüben / in dem Sie wohnen.

1.17 Wenn Sie bei 1.17 „Anderes“ angekreuzt haben, erläutern Sie dies bitte:

1.2. Zur Veröffentlichung

Die eingehenden fachlichen Beiträge, zusammen mit den Angaben zur Person, können von der Kommission veröffentlicht werden, es sei denn die antwortende Person widerspricht der Veröffentlichung der persönlichen Daten aufgrund der Tatsache, dass die Angaben ihren legitimen Interessen schaden könnten. In diesem Fall können die Beiträge in anonymisierter Form veröffentlicht werden. Falls keinerlei Veröffentlichung möglich sein sollte, werden auch die Beiträge nicht berücksichtigt.

1.2.1 Widersprechen Sie der Veröffentlichung Ihrer persönlichen Daten und/oder Ihrer Beiträge?

- Nein (die Beiträge können veröffentlicht werden)
- ich widerspreche der Veröffentlichung der Angaben zu meiner Person (die fachlichen Beiträge werden anonym veröffentlicht)

O Ich widerspreche der Veröffentlichung aller Angaben (die Beiträge werden in diesem Fall nicht berücksichtigt.)

Fragebogen zu Kernaspekten

2.1 Lokale Strategien für eine bessere und nachhaltigere städtische Mobilität – und die Maßnahmen, um sie zu stärken.

Heute ist die Ansicht weit verbreitet, dass die Entwicklung von ambitionierten und gleichzeitig realistischen Strategien sowie die Planungen, ihre Verwirklichung zu fördern, die entscheidenden Ansätze sind, um die Leistung und Nachhaltigkeit der städtischen Transportsysteme zu verbessern. Das Konzept der „Nachhaltigen Stadtverkehrspläne“¹ erhielt im Aktionsplan von 2009 zur Stadtmobilität besonders Aufmerksamkeit. Verschiedene EU-Initiativen wurden realisiert, mit denen über die Umsetzung von best-practice-Beispielen und deren Nachahmung informiert wurde.

Das Weißbuch von 2011 beobachtet, dass viele Städte „nachhaltige Stadtverkehrspläne“ eingeführt haben; aber das ist noch nicht die Norm und bedarf weiterer Unterstützung. Die Kommission schlägt vor, ein „Rahmenwerk für die Einführung von nachhaltigen Stadtverkehrsplänen einschließlich Verfahren und Unterstützungsmaßnahmen“ einzuführen. Die Kommission versucht nicht, top-down-Mechanismen vorzuschreiben, sondern will die zuständigen lokalen Behörden in den Mitgliedsstaaten mit einem belastbaren und flexiblen Rahmen für die Stadtverkehrsplanung und eine gute Unterstützungsstruktur versehen.

2.1.1 Denken Sie, dass eine Koordination zwischen den Behörden und anderen Akteuren bezüglich der Nutzung verschiedener Politikinstrumente fehlt und dass die integrierte Stadtmobilitätsplanung eine Antwort darauf sein könnte?

- Ja
- Nein
- ich weiß nicht

2.1.2. Bitte erläutern Sie das.

2.1.3 Stimmen Sie zu, dass integrierte nachhaltige Stadtverkehrspläne nützliche Instrumente sind, um die Koordination auf lokaler und regionaler Ebene zu festigen?

- Ja
- Nein
- ich weiß nicht

2.1.4 Zusätzliche Kommentare

¹ *A Sustainable Urban Mobility Plan is a Strategic plan designed to satisfy the mobility needs of people and businesses in cities 1 and their surroundings for a better quality of life. It builds on existing planning practices and takes due consideration of integration, participation, and evaluation principles. Source: http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf*

2.1.5 Denken Sie, dass eine Unterstützung durch die EU für die Entwicklung von nachhaltigen Stadtverkehrsplänen zu einer breiteren Nutzung solcher Pläne in den städtischen Gebieten Europas beitragen würde?

- Das denke ich ganz entschieden
- das könnte ich mir vorstellen
- Keine Meinung / ich weiß nicht
- das glaube ich eigentlich nicht
- das denke ich überhaupt nicht.

2.1.6 Zusätzliche Kommentare

2.1.7 Welche Unterstützung sollte auf EU-Ebene bereit gestellt werden, um die Entwicklung von nachhaltigen Stadtverkehrsplänen zu erleichtern? (mehr als eine Antwort möglich)

- Entwicklung und Austausch von best-practice-Beispielen für nachhaltige Mobilitätspläne.
- Unterstützung für Forschungs- und Entwicklungs-Projekten zur Stadtmobilitätsplanung
- Plattform für Städte, um sich zu best-practice-Beispielen auszutauschen
- Entwicklung von Handreichungen und Empfehlungen
- Unterstützung für professionelle Trainings und den Austausch von MitarbeiterInnen
- Finanzielle Unterstützung für die Entwicklung von Nachhaltigen Stadtverkehrsplänen
- Die Entwicklung von nachhaltigen Stadtmobilitätsplänen für alle Städte in der EU vorschreiben
- Die Entwicklung von nachhaltigen Stadtmobilitätsplänen für EU-Städte mit besonderer Problemstellung (z.B. Luftprobleme, Staus) vorschreiben.
- Andere

2.1.8 Bitte erläutern Sie „Andere“, falls Sie das angekreuzt haben

2.1.9 Zusätzliche Kommentare

2.1.10 Welche Aspekte sollte ein Stadtmobilitätsplan abhandeln? (bis zu 7 Antworten sind möglich)

(linke Spalte)

- einen Nahverkehrsplan, einschließlich Reiseinformationen, Ticketing und Bezahlssysteme
- Gehen und Fahrradfahren
- Bürgerbeteiligungsverfahren
- Schulmobilitäts-Pläne
- Stadtlogistik
- Zugangsbeschränkungs-Systeme (wie zum Beispiel “Grüne Zonen”; Niedrigemissions-Zonen; und Staugebühren-Systeme
- Kohärenz von Stadtmobilität und Flächenverbrauch
- Erreichbarkeit, soziale Inklusion, demografischer Wandel
- Andere

(Rechte Spalte)

- Integration von Verkehr und Mobilitätsdiensten

- Sicherheit
- integrierte Mobilitätsmanagements-Pläne
- Carsharing und Autoteil-Systeme
- Parkraummanagement
- Übereinstimmung der Verkehrsplänen auf lokalen, regionalem und EU-Ebene
- Verfahren für Wirkungs- oder Prozess-Evaluations-Management
- Investitionen, Finanzierung, Public-Private-Partnership

2.1.11 Bitte erläutern Sie „Andere“, falls Sie das angekreuzt haben

2.1.12 Zusätzliche Kommentare

2.2 Zugangsbeschränkungen und Gebührensysteme für die Stadt

Städte in ganz Europa erwägen die Einführung von städtischen Zugangsbeschränkungen oder haben diese bereits eingeführt. Das Ziel ist, die Luftqualität zu verbessern, Staus zu verringern, die Entwicklung von Alternativen zum Auto bzw die Nutzung von sauberen und energieeffizienten Fahrzeugen zu stärken.

2007 merkte die Kommission in ihrem Grünbuch „zu einer neuen Kultur für die städtische Mobilität“ an, dass „eine Reihe von Akteuren nach Anleitungen und einer Entwicklung von harmonisierten Regeln für städtische „Grüne Zonen“ (Fußgängerzonen, Zonen mit Zugangsbeschränkungen, Tempolimits etc) verlangt haben, damit solche Instrumente in größerem Maße genutzt werden, ohne dass unverhältnismäßige Barrieren für den Personen- und Gütertransport entstehen. Außerdem lassen sich durch eine Harmonisation und Interoperabilität zwischen gleichartigen Techniken Kosten sparen.“

Im Rahmen des Aktionsplans für städtische Mobilität wurde eine Studie erstellt. Sie ergab, dass Zugangsbeschränkungen von den meisten Befragten als wirkungsvolles Politikinstrument angesehen werden und dass ihnen beträchtliches Potenzial bescheinigt wird, auf die größten Herausforderungen für die Nachhaltigkeit in der Stadt einzuwirken (also vor allem Luftverschmutzung, Lärm und Stau, aber auch die Notwendigkeit, die Rolle der nicht-motorisierten Verkehrsarten zu stärken). Die Studie ergab auch, dass die Ansätze für die Einführung zugangsbeschränkter Zonen in allen 27 Ländern variieren.

Im Weißbuch 2011 zur Verkehrspolitik kündigte die Kommission ihre Absicht an, dieses Thema anzugehen, und zwar mit einer „Rahmensetzung für städtische Straßennutzungsgebühren und Zugangsbeschränkungssysteme und ihren Gebrauch, einschließlich eines gesetzlichen, betrieblichen und technischen Rahmens für Fahrzeuge und die Verwendung von Infrastruktur-Geräten.“ In diesem Rahmenwerk soll es um die Modalitäten für die Entwicklung von Zugangsbeschränkungs-Systemen. Lokale Autoritäten erhielten die Möglichkeit, über die Angemessenheit eines Zugangsbeschränkungs-Systems zu entscheiden und den genauen Geltungsbereich, die Höhe der Gebühren, die bei einem evtl. Gebührensystem erhoben werden sollen, etc.

2.2.1: Leben Sie in einem Gebiet mit Zugangsbeschränkungen, oder gibt es Pläne, für Ihr Wohngebiet eines einzuführen?

- Ja
- Nein
- ich weiß es nicht.

2.2.2 Zusätzliche Kommentare

2.2.3 Was sollen die Hauptziele eines Gebietes mit Zugangsbeschränkungen sein? (bis zu 2 Antworten sind möglich)

- die Zugänglichkeit zu verbessern,
- die Luftqualität zu verbessern,
- Treibhausgase zu reduzieren
- Lärmemissionen zu verringern,
- die Verkehrssicherheit zu verbessern
- die Lebensqualität, den Erholungs- und Freizeitwert zu erhöhen
- andere

2.2.4 Bitte erläutern Sie „andere“, wenn Sie das angekreuzt haben.

2.2.5. Zusätzliche Kommentare

2.2.6 Finden Sie, dass Niedrig-Emissions-Zonen effektive Instrumente sind, um die Luftqualität in den Städten zu verbessern?

- Ich widerspreche dem ganz entschieden
- Ich bin eigentlich nicht der Meinung
- Ich habe keine Meinung / weiß es nicht
- Ich denke schon.
- Davon bin ich völlig überzeugt.

2.2.7 Kommentare

2.2.8 Sind Sie der Meinung, dass Zonen, in denen Staugebühren erhoben werden, geeignete Instrumente sind, um die Zugänglichkeit in den Städten zu verbessern?

- Ich widerspreche dem ganz entschieden.
- Ich bin eigentlich nicht der Meinung.
- Ich habe keine Meinung / weiß es nicht.
- Ich denke schon.
- Davon bin ich völlig überzeugt.

2.2.9 Zusätzliche Kommentare

2.2.10 Welche Zugangskriterien sind am angemessensten, um Gebiete mit Zugangsbeschränkungen in Städten zu entwickeln und einzuführen? (Mehrere Antworten sind möglich)

(linke Spalte)

- Fahrzeugkategorien (Pkw, leichte Lkw, schwere Lkw etc)
- Größe und Gewicht eines Fahrzeugs
- zeitabhängige Kriterien
- distanzabhängige Kriterien
- Andere

(rechte Spalte)

- Umweltkriterien eines Fahrzeugs
- ortsbezogene Kriterien (eine Brücke, ein Tunnel)

- Viertelbezogene Kriterien
- hängt von lokalen Umständen und Zielsetzungen ab

2.2.11 Bitte erläutern Sie „andere“, wenn Sie das angekreuzt haben.

2.2.12 Zusätzliche Kommentare

2.2.13 Sind Sie der Meinung, dass eine EU-Unterstützung eine harmonischere Entwicklung der Gebiete mit Zugangsbeschränkungen bei den lokalen Behörden erleichtern würde?

- Ja
- Nein
- ich weiß nicht

2.2.14 Bitte erläutern Sie das.

2.2.15 Welche Art von Unterstützung sollte die EU geben, um die harmonisierte Entwicklung von Gebieten mit Zugangsbeschränkungen zu erleichtern?

- Entwicklung von best-practice-Beispielen und Informationsaustausch
- Erarbeitung von freiwilligen Leitlinien und Empfehlungen (z.B. über Zugangskriterien, Wirkungsanalysen, Zertifikationen, begleitende Beobachtung (Monitoring) und Evaluation)
- Interoperabilitätsstandards für die Ausstattungen
- Vorschriften zu Kriterien (z.B. bezüglich des Zugangs, Wirkungsanalyse, Zertifikationen, begleitende Beobachtung (Monitoring) und Evaluation)
- Andere

2.2.16 Bitte erläutern Sie „Andere“, falls Sie das angekreuzt haben

2.2.17 Zusätzliche Kommentare

2.2.18 Welche Aspekte bezüglich der Entwicklung von Gebieten mit Zugangsbeschränkungen sollten für ein harmonisiertes EU-Verfahren berücksichtigt werden?

- Straßenbeschilderungen
- Fahrzeugerkennung, einschließlich der technischen Standards für dazugehörige Technologien
- Modalitäten der Neu-Einstufung von Kfz (z.B. nach Nachrüstungen)
- Methodik für die Wirkungsanalyse
- technische Interoperabilität (z.B. Abbuchungsgeräte für Gebühren in den Fahrzeugen)
- Fahrzeugkategorien (Pkw, leichte Lkw, schwere Lkw etc)
- Zugangskriterien
- Ausnahmen
- Methodologie für Monitoring (begleitende Beobachtung) und Evaluation
- Andere

2.2.19 Bitte erläutern Sie „Andere“, falls Sie das angekreuzt haben

2.2.20 Zusätzliche Kommentare

2.2.21 Wäre ein EU-weit harmonisierteres Verfahren für Gebieten mit Zulassungsbeschränkungen nützlich?

- Ja
- Nein
- Ich weiß nicht.

2.2.22 Bitte erläutern Sie das.

2.2.23 Könnte ein EU-weit harmonisiertes Verfahren für Gebiete mit Zulassungsbeschränkungen dabei helfen, den Markt für sauberere und effizientere Fahrzeuge und andere „grüne“ Verkehrstechnologien und Verkehrsdienste zu entwickeln?

- Ja
- Nein
- Ich weiß nicht.

2.2.24 Bitte erläutern Sie das.

2.3 Finanzhilfen der EU für Stadtverkehrs-Projekte

Die Europäische Union unterstützt die Entwicklung und Einführung von Lösungen im Stadtverkehr durch verschiedene Instrumente und Programme, wie etwa das EU-Rahmenforschungsprogramm oder Finanzinstrumente in Regional- und Kohäsionsfonds. EU-finanzierte Projekte für den Stadtverkehr tragen dazu bei, die wichtigsten politischen Ziele für einen effizienteren und nachhaltigeren Verkehr in Europa zu erreichen.

Im verkehrspolitischen Weißbuch 2011 hat die EU-Kommission vorgeschlagen, den Zugang zum Regionalentwicklungs- und Kohäsionsfond für städtische Verkehrsprojekte an das Vorliegen von validierten nachhaltigen Stadtverkehrsplänen zu knüpfen, die die nötige Erwägungen zu den wichtigen EU-Zielen (wie bereits erwähnt) enthalten.

Kommissions-Initiativen, so wie CIVITAS, unterstützen europäische Städte und Unternehmen darin, innovative Konzepte und neue Technologien für den Stadtverkehr zu erproben und zu gültigen Lösungen zu bringen. Solche Innovationen unterstützen das Hervorbringen und Verbreiten von Kenntnissen und helfen, den fachlichen Wissensstand voranzubringen. Aktuell sind wenige oder keine Finanzmittel für Folgeschritte in der Innovationskette, Verwendung und dem Marktzugang in Sicht.

Hier können die Regionalpolitik- und Kohäsionsinstrumente eine wichtige Rolle spielen, indem, wenn sie Verbreitung und Erschließung erprobter Lösungen unterstützen, soweit diese innovativ und fachlich auf dem neuesten Stand des Wissens sind und dadurch zu einem erfolgreichen und breiten Markteingang beitragen.

2.3.1. Würde eine Koppelung des Zugangs zu den EU-Finanzinstrumenten an das Vorliegen eines Nachhaltigkeitsplans für die Stadtmobilität die Sicherheit bringen, dass unterstützte Projekte im Einklang mit den relevanten lokalen, nationalen und EU-Politiken sind?

- Ich widerspreche dem heftig.
- Ich widerspreche dem
- Keine Meinung / ich weiß nicht
- Ich bin eigentlich dieser Meinung
- Ich bin entschieden dieser Meinung.

2.3.2 Zusätzliche Kommentare

2.2.3 Entsteht ein besonderer Zusatznutzen, wenn die EU sich um die Stärkung von Innovationen bemüht?

2.3.4 Bitte erläutern Sie das

2.3.5 Wie sollte die Kommission Initiativen wie CIVITAS oder SMART CITIES AND COMMUNITIES entwickeln, um Städte wirkungsvoller in den Innovationsprozess einzubinden?

2.4. Städtische Güterlogistik

Stadtlogistik ist ein Bereich in der städtischen Verkehrsplanung, der zwar zentral für die Effizienz und die ökonomische Vitalität von Städten ist, aber oft vernachlässigt wird. Personen- und Güterverkehr sind gleich wichtig, aber das Fehlen einer integrierten Planung verursacht viele Probleme. Es gibt einen Konsens aller Akteure darüber, dass gehandelt werden muss. Im Rahmen des Aktionsplans für städtische Mobilität gab die Kommission eine Studie in Auftrag, um das Handlungsfeld für die Stärkung einer nachhaltigeren und effizienteren Stadtlogistik abzustecken.

Die Studie empfahl einen Satz von Maßnahmen, wie etwa die Internalisierung externer Kosten im städtischen Bereich, die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechniken, die Erforschung von Standards für leise Güterverkehrs-Fahrzeuge und die Verfügbarkeit von TEN-T-Finanzierungen für städtische Bereiche.“ Die Studie empfahl außerdem, dass Planungen für den städtischen Güterverkehr Bestandteil des Nachhaltigkeitsplans für Stadtmobilität sein solle.

Das Weißbuch 2011 hat die Absicht der Kommission angekündigt, best-practice-Leitlinien zu einem besseren Monitoring und Management für die städtischen Verkehrsströme zu erarbeiten, ebenso wie eine Strategie „in Richtung Null-Emissionen-Stadtlogistik.“

2.4.1 Enthält die derzeitige städtische Verkehrsplanung genügend Überlegungen zur Stadtlogistik?

- Ja
- Nein
- ich weiß nicht

2.4.2 Bitte erläutern Sie das.

2.4.3 Wie könnten lokale Autoritäten, Logistikunternehmen und -empfänger die städtischen Güterlieferungen verbessern?

2.4.4 Sollten Informations- und Kommunikationstechnologien (ICT) genutzt werden, um den städtischen Güterverkehr effizienter zu gestalten?

- Ja
- Nein
- ich weiß nicht

2.4.5 Bitte erläutern Sie das.

2.4.6 Welche politischen Aktionen sollten auf EU-Ebene ergriffen werden? (Mehrere Antworten möglich)

(linke Spalte)

- keine Aktionen auf EU-Ebene nötig
- Entwicklung und Informationsaustausch über best-practices
- eine Plattform für den Austausch von best-practices zur Verfügung stellen
- Gesetzgebung, z.B. über die Interoperabilität der Ausstattungen

(rechte Spalte)

- Entwicklung von Standards für die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechniken
- Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungs-Projekten
- Entwicklung von Leitlinien und Empfehlungen
- Andere

2.4.7 Bitte erläutern Sie „andere“, wenn Sie das angekreuzt haben.

2.4.8 Zusätzliche Kommentare

2.4.9 Beeinflussen die Gebiete mit Zugangsbeschränkungen in der Stadt, in der Sie leben oder arbeiten, die Güterverkehrslogistik positiv oder negativ?

- Diese Gebiete sind hilfreich für die effiziente städtische Güterverteilung.
- Diese Gebiete behindern eine effiziente städtische Güterverteilung
- Diese Gebiete könnten hilfreich für eine effiziente städtische Güterverteilung sein, wenn sie (erweitert / angepasst / bereinigt) würden,
- Die Gebiete haben keinen Einfluss auf die Verteilung der Güter in der Stadt.

2.4.10 Bitte erläutern Sie das.

2.5 Andere Aspekte

Zusätzliche Beiträge durch Positionspapiere werden begrüßt. Sie sollten an MOVE-APUM@ec.europa.eu gemailt werden.“

Nützliche links:

Europa page about this Public Consultation:

http://ec.europa.eu/transport/strategies/consultations/2012-10-12-urban-dimension_en.htm

Clean and urban transport: http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm

European transport strategies: http://ec.europa.eu/transport/strategies/index_en.htm

Sustainable Urban Mobility Plans: <http://www.mobilityplans.eu/>

Intelligent Transport Systems: http://ec.europa.eu/transport/its/index_en.htm

Road user charging: http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/road_charging_en.htm

Road haulage: http://ec.europa.eu/transport/road/haulage/haulage_en.htm

CIVITAS: <http://www.civitas.eu/index.php?id=69>

SMART CITIES and COMMUNITIES: http://ec.europa.eu/energy/technology/initiatives/smart_cities_en.htm