



Europäische Kommission
Frau Kommissarin
Adina-loana Vălean
Rue de la Loi 200 / Wetstraat 200
B-1040 Brüssel
cab-valean-contact@ec.europa.eu

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
-	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 142386	19.01.2022

Ein neuer Rahmen für die Stadtmobilität

Sehr geehrte Frau Kommissarin Vălean!

Mit diesem Schreiben dürfen wir Ihnen die Position der Bundesarbeitskammer (BAK) zum neuen Rahmen für die Stadtmobilität übermitteln. Die BAK ist die gesetzliche Interessenvertretung von mehr als 3,8 Millionen Beschäftigten und Konsument:innen in Österreich. Sie ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Mitte Dezember 2021 hat die Europäische Kommission (EK) ihre Vorstellungen für einen künftigen, klimaneutralen Verkehr präsentiert. Neben Vorschlägen zum grenzüberschreitenden Personenverkehr und zu den Transeuropäischen Netzen wurde auch eine Mitteilung zum europäischen Rahmen für die Stadtmobilität (COM(2021) 811 final) veröffentlicht. In dieser Mitteilung werden Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen und zur Erhöhung der Mobilität in Städten angekündigt. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sowie dem Fußgänger:innen- und Radverkehr.

Die vorgesehenen Maßnahmen werden seitens der BAK unterstützt, sie sollten allerdings das Stadtumland und den Off-Road-Bereich stärker einbeziehen.

Zu den Vorschlägen der EK nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Luftreinhaltung in der Stadt

Die Bemühungen der EK für eine gesunde Umgebungsluft in urbanen Ballungsräumen (Z 6) sind grundsätzlich zu begrüßen. Es wird jedoch darauf verwiesen, dass urbane Ballungsräume in Österreich mit einem unterschiedlichen Mix an Fördermaßnahmen und Regulierungen die Einhaltung der geltenden EU-Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) bereits erreicht haben. Grundsätzlich erfordern die unterschiedlichen geographischen und stadtstrukturellen Gegebenheiten in den Städten der Union unterschiedliche Maßnahmen. Den Städten sollte es daher freigestellt bleiben, welche Maßnahmen bzw welche Maßnahmenbündel sie ergreifen.

Geht es nach der EK, bedarf es einer koordinierten Vorgehensweise bei der Stadtlogistik (Verkehre auf der „letzten Meile“), den multimodalen Knotenpunkten und der Digitalisierung.

Zudem sollen emissionsfreie Lösungen für Stadtverkehre vorangetrieben werden. Die BAK unterstützt diese Maßnahmen, hält aber fest, dass der Ausbau für Ladestationen teilweise nur schleppend vorangeht. Hier bräuchte es mehr Anreize, um die Ladeinfrastruktur schneller errichten zu können. Aus Sicht der BAK sind bei Fahrzeugen weitere, effektive Maßnahmen erforderlich. Pkw müssen in der Union Schadstoffgrenzen einhalten. Nicht zuletzt der Abgasskandal („Dieselgate“) hat 2013 und in den Folgejahren gezeigt, dass Dieselfahrzeuge (Euro 5 und Euro 6) im Realbetrieb höhere Stickoxidemissionen haben, als es EU-rechtlich erlaubt ist. Eine EU Verordnung (VO 2018/858/EU über die Typengenehmigung und Marktüberwachung von Kfz) gibt der EK die Möglichkeit zu prüfen, ob die Fahrzeuge von den Herstellern mit ordnungsgemäßen Abgasreinigungsvorrichtungen (Katalysator) in Verkehr gebracht wurden. Diese Prüfungen werden offensichtlich nicht durchgeführt bzw geht die EK nicht gegen die Fahrzeughersteller vor. Das ist aus Sicht der BAK nicht akzeptabel. Dadurch wird die Gesundheit der Unionsbürger:innen gefährdet, und Bemühungen zur Luftreinhaltung, gerade in besonders belasteten Bereichen wie den Städten, werden konterkariert.

Zielführend wäre aus Sicht der BAK auch eine rasche Überarbeitung der Regelungen zur Endrohrabgasmessung im Rahmen der Richtlinie zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kleinfahrzeugen (RL 2014/45/EU). Bei wiederkehrenden Kontrollen von Kfz könnten so Manipulationen am Abgassystem leichter aufgedeckt werden. Auch das würde zur Senkung der Luftschadstoffbelastung in den Städten beitragen.

Off-Road-Belastungen

Off-Road-Maschinen und Fahrzeuge tragen zur Schadstoffbelastung in den Städten bei. Sie werden in dem vorliegenden Entwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Gerade im Off-Road-Bereich ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten der Dekarbonisierung und damit der Reduktion der lokalen Belastungen in den Städten. So ist der Einsatz von batteriebetriebenen Baumaschinen in einigen Städten (zB Oslo, Kopenhagen) bereits selbstverständlich. Ebenso können durch eine Landstromversorgung von Schiffen, die in den Binnen- und Seehäfen liegen, erhebliche Luftschadstoffemissionen vermieden werden. Gleiches gilt für die Kühlungen von Lkws während des Be- und Entladens. Die Elektrifizierung von Bahnstrecken und der Einsatz von E-Lokomotiven (Regelbetrieb, Vershub) könnten in der Stadt zu hohen Schadstoffreduktionen beitragen.

Stadtumland

Die EK stellt völlig zu Recht fest, dass das Umland bei Maßnahmen für einen nachhaltigeren Verkehr in der Stadt eingebunden werden soll (vgl Z 19). Leider folgen dieser Feststellung nicht die erforderlichen Maßnahmen. Die Pläne der EK berücksichtigen das Umland nur unzureichend. Aus Sicht der BAK ist das nicht zielführend. Agglomerationen sind durch starke Verflechtungen geprägt. Günstigere Wohnkosten, die Existenz großer Industrieflächen und Gewerbeimmobilien sorgen für eine dynamische Entwicklung des Umlandes. Die Folge sind längere Arbeits- und Transportwege, die wiederum zu Staus und Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe usw) führen. Bevölkerungsprognosen zeigen, dass sich diese dynamische Entwicklung in vielen urbanen Gebieten in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Gerade bei der Mobilität ist daher die Einbindung des Umlandes ein Gebot der Stunde. Nur mit einer gesamthaften Betrachtung können die wachsenden Stadtregionen klimaverträgliche Mobilitätslösungen erreichen. Abstimmungen sind dabei bei nahezu allen Verkehrsträgern

nötig, angefangen mit der Verknüpfung des ÖVs ins Umland über die Koordinierung der Ladeinfrastruktur für Elektroantriebe bis hin zur Optimierung der Vernetzung der Radinfrastruktur.

Öffentlicher Verkehr

Aus Sicht der BAK können die Verkehrsprobleme der Städte nur mit einem starken öffentlichen Verkehr gelöst werden. Die angekündigten Maßnahmen der EK zur Förderung des ÖVs werden daher unterstützt. Gleiches gilt für die vorgesehene Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Alle Maßnahmen sollten allerdings durch ein klares Bekenntnis zur (Ko-) Finanzierung durch die EU ergänzt werden, denn letztlich stehen den boomenden Agglomerationen abseits der Strukturfördergebiete kaum finanzielle Mittel der Union für Verkehrsprojekte zur Verfügung.

Zur Attraktivierung des ÖVs ist es auch erforderlich, die Fahrgastrechte auszubauen. Derzeit kann der städtische Bereich vom Geltungsbereich der Fahrgastrechteverordnung (VO 2021/782/EU über die Rechte und Pflichten von Fahrgästen) ausgenommen werden. Diese Ausnahmebestimmungen sind nicht zeitgemäß und – insbesondere aus Fahrgastsicht – nicht nachvollziehbar. Sie ist zu streichen.

Fahrbeschränkungen

Die EK sieht in der Digitalisierung ein hohes Potential zur Optimierung von Zufahrtsbeschränkungen in den Städten. Die Zufahrtsbeschränkungen können technischer („nur Nullemissionsfahrzeuge dürfen verkehren“) oder finanzieller („City-Maut“) Art sein (Z 55). UVARs (Urban Vehicle Access Regulations) können sicherlich das Schadstoffaufkommen reduzieren, sie sind aus Sicht der BAK aber sehr problematisch. Nullemissionsfahrzeuge – wie E-Fahrzeuge – sind zumeist bedeutend teurer als andere Fahrzeuge. Gleichermaßen belastet eine City-Maut niedrige Einkommensbezieher:innen ungleich stärker. UVARs, die dazu führen, dass nur noch reiche Personen ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können, werden von der BAK abgelehnt.

Zugänglichkeit

Viele Festlegungen der Europäischen Union sehen die barrierefreie Ausgestaltung der Infrastruktur vor. Entsprechende Regelungen werden etwa bei der Eisenbahn (Richtlinie 2026/797/EU über die Interoperabilität der Eisenbahn) getroffen. Vergleichbares gibt es für den Stadtverkehr, insbesondere dem Fußgänger:innenverkehr, nicht. Aus Sicht der BAK sollten Maßnahmen zur barrierefreien Ausgestaltung der Stadtmobilität in den neuen Rahmen aufgenommen werden.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen

Renate Anderl
Präsidentin

Christoph Klein
Direktor

