



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION ENERGIE UND VERKEHR

DIREKTION G - Logistik, Innovation, Ko-Modallität & Seeverkehr
Umweltfreundlicher Verkehr & Nahverkehr

Vorbereitung des Grünbuches zum städtischen Nahverkehr

Sitzungsdokument für die Teilnehmer

Auftaktveranstaltung
"Städtischer Nahverkehr: Probleme, Lösungen und Verantwortlichkeiten"
Brüssel, 31. Januar 2007

HINWEIS

Dies ist ein von den Dienststellen der Europäischen Kommission ausgearbeitetes Sitzungsdokument zur Unterstützung der Vorbereitung des Grünbuches zum städtischen Nahverkehr. Die darin zum Ausdruck gebrachten Positionen sind von der Kommission weder angenommen noch in irgendeiner Weise genehmigt worden und sollten daher keinesfalls als eine Stellungnahme der Kommission betrachtet werden. Daher sind weder die Europäische Kommission noch irgendeine andere in ihrem Namen handelnde Person für die eventuelle Nutzung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen verantwortlich. Aus seinem Inhalt können keinerlei Rechte abgeleitet werden.

1. Zielsetzung

In ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch aus dem Jahre 2001¹ kündigte die Kommission die Veröffentlichung eines Grünbuchs zum städtischen Nahverkehr für das Jahr 2007 an, das den möglichen Mehrwert eines Handelns auf europäischer Ebene für Maßnahmen auf lokaler Ebene untersuchen soll.

Das Grünbuch wird untersuchen, ob auf EU-Ebene Hindernisse für die Umsetzung einer erfolgreichen Nahverkehrspolitik in den Städten bestehen. Es wird auch untersuchen, bei welchen Themen die Interessenvertreter sich darüber einig sind, dass auch bei Beachtung des Subsidiaritätsprinzips gemeinsame Lösungen entwickelt und umgesetzt werden sollten. Das Grünbuch wird die Grundlage für die Entwicklung einer europäischen Nahverkehrspolitik bilden, die Teil der europäischen Verkehrspolitik sein wird.

Das Grünbuch zum städtischen Nahverkehr wird alle Fortbewegungsmittel einschließlich Fahrrad, Motorrad, Auto und zu Fuß gehen berücksichtigen und wird sowohl den städtischen Güterverkehr (einschließlich Logistik) als auch den Personennahverkehr umfassen. Es wird sich auch mit dem Gebrauch von Privatfahrzeugen in Städten befassen. Das Grünbuch wird sich zusätzlich auch mit dem Erfordernis eines integrierten Ansatzes auseinandersetzen. Ein wesentlicher Teil des Grünbuchs wird sich mit den technologischen Aspekten befassen. Eventuell werden auch Probleme im Zusammenhang mit den Vorschlägen der Kommission über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Verkehr und die Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge behandelt werden.

Die Konferenz „Städtischer Nahverkehr: Probleme, Lösungen und Verantwortlichkeiten“ am 31. Januar 2007 soll den Auftakt für die Vorbereitung des Grünbuchs Städtischer Nahverkehr bilden². Die Vorbereitungsphase endet im Juni 2007. Die Kommission beabsichtigt, eine Reihe technischer Workshops und zwei Konferenzen unter Beteiligung der Interessengruppen zu organisieren. Davon soll eine am Anfang, und eine am Ende des Prozesses stattfinden. Für beide Konferenzen wird die Kommission vorab ein Hintergrundpapier entwerfen und verteilen.

Der Schwerpunkt der ersten gemeinsamen Konferenz mit den Interessengruppen wird auf der Frage der richtigen Entscheidungs- und Verwaltungsformen und der Subsidiarität liegen. Das vorliegende Papier soll einen ersten Überblick über die derzeitigen Probleme und Lösungsansätze liefern.

Die Vortragenden und die Interessenvertreter werden gebeten, ihre Beiträge auf die folgenden Fragen zu konzentrieren:

1. Was erwarten Sie von einem Grünbuch zum städtischen Nahverkehr?
2. In welchen Bereichen (falls überhaupt) könnte ein Handeln auf EU-Ebene Ihrer Ansicht nach einen Mehrwert erzeugen?
3. Gibt es Beschränkungen auf EU-Ebene, die Sie daran hindern, eine wirkungsvolle und effiziente städtische Nahverkehrspolitik umzusetzen?

¹ Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent, KOM (2006) 314 endg.

² Ein Überblick über den Zeitplan zur Vorbereitung des Grünbuchs befindet sich in Anhang 1.

4. Welche Rolle sollten Fragen der richtigen Entscheidungs- und Verwaltungsformen und der Subsidiarität in der Debatte über EU-Maßnahmen zum städtischen Nahverkehr spielen?

2. Überblick über die wesentlichen Problempunkte

2.1 Das Zusammenspiel von Maßnahmen auf EU-Ebene und Maßnahmen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene

80 % aller Bürger der Europäischen Union leben in Städten. Sie teilen sich im Alltag dieselben Räume und benutzen für ihre Mobilität dieselbe Infrastruktur. Auf ihre Mobilität gehen 40 % der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs und bis zu 70 % anderer verkehrsbedingter Schadstoffe zurück.

Die europäischen Städte haben zunehmend mit verkehrsbedingten Problemen zu kämpfen. Die gemeinsame Herausforderung, vor der alle größeren Städte stehen, ist die Erhöhung der Mobilität bei gleichzeitiger Verringerung von Staus, Unfällen und Umweltverschmutzung. In der Regel können die Städte selbst am besten beurteilen, welche Lösung für sie am ehesten geeignet ist, und ihren besonderen Umständen Rechnung trägt.

Gleichzeitig gewinnt städtische Nahverkehrspolitik für die EU zunehmend an Bedeutung. Ein effizienter und gut funktionierender Nahverkehr kann viel dazu beitragen, dass in einer ganzen Reihe von Politikbereichen, für die die EU zuständig ist, die vereinbarten Ziele erreicht werden. Der Erfolg von auf EU-Ebene vereinbarter politischer Programme und Zielsetzungen, wie zum Beispiel hinsichtlich der Effizienz des europäischen Verkehrssystems, sozioökonomischer Ziele, der Abhängigkeit Europas im Energiebereich oder des Klimawandels hängen teilweise davon ab, welche Maßnahmen von nationalen, regionalen und lokalen Behörden getroffen werden.

Bestehende europäische Rechtsvorschriften wie zum Beispiel gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Verkehr, Vorschriften über die Luftqualität, über Lärmschutz- und über Fahrzeugstandards haben direkte Auswirkungen auf die Verkehrspolitik der Städte in Europa. Die Politik und die Finanzierungsprogramme der EU zugunsten von Regionalentwicklung und Forschung stellen vielen europäischen Städten bedeutende Mittel für die Erneuerung und die Innovation der Infrastrukturen, Technologien und der Dienstleistungen im Stadtverkehr zur Verfügung.

Nationale, regionale und lokale Behörden empfangen nicht nur finanzielle Unterstützung durch die EU, sondern sie tragen auch Verantwortung für die Umsetzung der Programme und Rechtsvorschriften der EU. **Jede Entscheidungs- und Verwaltungsebene in der EU spielt eine eigene wichtige Rolle bei der Formulierung und Umsetzung der Verkehrspolitik im allgemeinen und bei der Nahverkehrspolitik im besonderen.** Diese beiden Bereiche der Verkehrspolitik müssen sich ergänzen und gegenseitig stärken.

2.2 Unterschiedliche Ansätze kennen lernen und sie für sich nutzen

Die Vorbereitungen für das Grünbuch ebenso wie die nachfolgenden Schritte sollten im Rahmen eines offenen und interaktiven Prozesses stattfinden. Man kann der komplexen Struktur aus Programmen, Zielen und Rechtsvorschriften in Verbindung mit den verschiedenen Verantwortungsebenen, Verwaltungsstrukturen und Interaktionen nur gerecht werden, wenn alle Regierungs- und Verwaltungsebenen gemeinsam mit den Interessenvertretern eine „gemeinsame Verantwortung“ anerkennen.

Ein EU-Konzept zur Nahverkehrspolitik sollte den nationalen Unterschieden Rechnung tragen. Der städtische Nahverkehr ist in jedem Mitgliedstaat anders organisiert und es bestehen Unterschiede hinsichtlich der Verwaltungsstrukturen sowie der politischen und finanziellen Aufgaben. Auch das Zusammenspiel zwischen diesen verschiedenen Regierungs- und Verwaltungsebenen und mit den Interessenvertretern ist in jedem Mitgliedstaat anders organisiert.

Die Effizienz einer Nahverkehrspolitik hängt auch von ihrem erfolgreichen Zusammenspiel mit anderen Politikfeldern ab. Beispiele sind das Zusammenspiel von Verkehrs- und Flächennutzungspolitik, die Rahmenbedingungen für lokale und regionale Zusammenarbeit sowie die Koordination und die Verteilung der Finanzzuständigkeiten für den städtischen Nahverkehr zwischen den nationalen, den regionalen und den lokalen Ebenen. Auch hier sind Aufgabenverteilung, Verwaltungsstrukturen und Wechselbeziehungen je nach Mitgliedstaat unterschiedlich.

Lokale, regionale und nationale Behörden müssen bei der Umsetzung von EU-Programmen und EU-Rechtsvorschriften auf anderswo erprobte Verfahrensweisen zurückgreifen. Diese Verfahrensweisen wurden und werden in einer Vielzahl von Zusammenhängen entwickelt. **Die politischen Entscheidungsträger auf allen Ebenen müssen sich in allen Bereichen auf das Wissen und die Rückmeldungen der lokalen und regionalen Ebene stützen.** Dies erfordert eine interaktive Kombination aus Politik „von oben nach unten“ und Politik „von unten nach oben“.

2.3 Wie kann der zusätzliche Gewinn einer europäischen Politik für den städtischen Nahverkehr maximiert werden

Bisher wurden europäische Initiativen -sei es in der Verkehrs-, Regional-, Umwelt, Binnenmarkt- oder Forschungspolitik- oft unabhängig voneinander entwickelt. Deshalb fehlt ein integrierter europäischer Ansatz für die Probleme, die mit dem städtischen Nahverkehr zusammenhängen, und der einen zusätzlichen Gewinn für die individuelle Politik mit sich bringt. Hinzu kommt, dass bisher noch nicht darüber nachgedacht worden ist, wie sich ein solcher integrierter Ansatz auf die einzelnen Initiativen und Legislativvorschläge und deren zukünftige Entwicklung auswirken könnte. Das Grünbuch zum städtischen Nahverkehr zielt genau darauf ab und nimmt dabei die von der EU formulierten Ziele für eine nachhaltige Verkehrspolitik als Ausgangspunkt.

Das Grünbuch zum städtischen Nahverkehr wird einen möglichen allgemeinen politischen Rahmen für den städtischen Nahverkehr skizzieren. Das Dokument wird

sich mit den wichtigsten Trends und den sich daraus ergebenden Problemen beschäftigen. Es soll über die Beschränkungen nachdenken, Handlungsmöglichkeiten aufzeigen und dabei insbesondere diejenigen Lösungsmöglichkeiten berücksichtigen, die bereits erfolgreich erprobt wurden. Es soll der Mehrwert von Initiativen und Maßnahmen auf EU-Ebene untersucht und es sollen dafür die angemessenen Instrumente gefunden werden. Auch die Notwendigkeit frühzeitiger Maßnahmen wird untersucht werden.

Das Grünbuch wird aber sicherlich nicht alle Fragen beantworten und Lösungen zu allen Problemen bieten können. Es sollte dem Umstand Rechnung tragen, dass die Städte diese Probleme in der Regel selbst angehen und dabei auch durchaus vorankommen. Bereits bestehende Lösungsansätze werden ständig weiterentwickelt oder in einigen europäischen Städten schon eingesetzt. Entwicklungen auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sollten gefördert und nicht behindert werden.

Dennoch sollte ein mögliches europäisches Rahmenkonzept für den städtischen Nahverkehr ein Mindestmaß an Kohärenz der auf allen Ebenen verfolgten Politik und durchgeführten Maßnahmen sicherstellen, um die Einheit des Binnenmarktes zu erhalten. Dieser Rahmen sollte Rechtssicherheit bieten und Entscheidungen erleichtern, die auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene nicht immer einfach zu treffen sind. Es sollte dabei helfen, innerhalb der EU vermehrt zu gemeinsamen Lösungen zu kommen.

Diese Vereinheitlichung kann sich auf die Erkenntnisse stützen, die man in weiter entwickelten Städten der EU durch die erfolgreiche Anwendung solcher Maßnahmen gewonnen hat.

Welche Politik, welche Maßnahmen oder welches Maßnahmenpaket auch immer im Zusammenhang mit dem Grünbuch vorgeschlagen werden, diese sollten sorgfältig entwickelt und geprüft werden und sollten von Leitlinien für ihre richtige Umsetzung sowie von einem geeigneten Monitoring und einer angemessenen Datensammlung auf EU-Ebene begleitet werden. Sowohl für den Aktionsplan, der auf das Grünbuch folgen wird, sowie für mögliche Handlungsvorschläge wird eine Folgenabschätzung durchgeführt werden.

2.4 Mögliche Denkansätze für fortlaufende und neue Maßnahmen sorgfältig auswählen

Das Grünbuch wird nur einen begrenzten Umfang haben können. **Die nachfolgende Liste ist eine nicht abschließende Aufzählung von Problemen, Themen und Maßnahmen, die in den europäischen Städten diskutiert werden. Sowohl bei den im Grünbuch zu behandelnden Themen als auch bei den Bereichen, auf die sich zukünftige Maßnahmen konzentrieren sollen, wird eine Auswahl getroffen werden müssen.** Es muss auch entschieden werden, welche Instrumente in den einzelnen Bereichen zum Einsatz kommen sollen. Die Fragen, die die Grundlage für die nach der Veröffentlichung des Grünbuchs zu führende Diskussion bilden sollen, müssen sorgfältig formuliert werden.

Es ist strategisch wichtig, die Auswirkungen der technologischen und demografischen Veränderungen besser zu verstehen. Die demografischen Trends können Auswirkungen auf die Nachfrage haben. Die technische Entwicklung kann

Alternativen zum Auto attraktiver machen und die Auswirkungen des Verkehrs für die Bürger, wie etwa Umweltverschmutzung oder Lärm, verringern. Die (zukünftigen) Möglichkeiten, die sich aus GALILEO und intelligenten Verkehrssystemen ergeben, sollten insbesondere dafür eingesetzt werden, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen und die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu verbessern. GALILEO und die intelligenten Verkehrssysteme können auch helfen, die Kontinuität von Verkehrsleistungen, die die städtischen Netze – auch die des TEN-V – miteinander verknüpfen und durch sie hindurchführen, zu verbessern. Dies erfordert Interoperabilität und Standardisierung der Ausrüstung und der Leistungen und wird bedeutende Marktvorteile mit sich bringen. Die Rolle öffentlich-privater Partnerschaften für die Finanzierung von (intelligenter) Infrastruktur muss ebenfalls geklärt werden.

Einige wesentliche Fragen sind: Wie kann man sicherstellen, dass die öffentlichen Verkehrssysteme der Zukunft attraktiv und effektiv gestaltet werden? Welche Rolle könnten hierbei Qualitätsstandards spielen? Sollten die Rechte der Benutzer auf europäischer Ebene gestärkt werden? Hierfür kämen die Stärkung der Benutzerrechte, zum Beispiel durch die Einführung einer „verbindlichen Charta der Benutzerrechte“ und die Harmonisierung der Beschwerde- und Entschädigungsregelungen in Betracht. Eine andere Priorität ist die gleichzeitige Förderung sicherer Fußgänger- und Fahrradwege. Es müssen neue Möglichkeiten der Verstärkung internationaler Zusammenarbeit und des Austauschs über erfolgreich umgesetzte Maßnahmen im Stadtverkehr entwickelt und genutzt werden.

Mehrere europäische Städte führen Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage in ihren sensiblen Innenstadtbereichen ein. Es wäre zu überlegen, ob es notwendig ist, einen allgemeinen Rahmen und unterstützende Maßnahmen einzuführen, um die Einrichtung Grüner Zonen (zugangsbeschränkte- bzw. Umweltzonen) zu erleichtern. Grüne Zonen könnten auf von vielen Städten erfolgreich eingerichtete Zonen aufbauen, in denen weite Bereiche vorrangig oder ausschließlich Fußgängern, Radfahrern oder Anwohnerfahrzeugen vorbehalten sind. Auch einige neuere Beispiele von Zonen, in denen verkehrsabhängige Straßennutzungsgebühren, fahrzeug- oder tageszeitabhängige Zugangsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt wurden, könnten von Interesse sein. Dies könnte durch ein harmonisiertes europäisches Programm zur Kennzeichnung umweltfreundlicher Autos unterstützt werden. Die von der Kommission vorgeschlagene Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge im öffentlichen Auftragswesen könnte ein zusätzliches Element darstellen.

Besonders bedeutsam ist die Frage der Integration der Verkehrssysteme, um eine Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Pendlerverkehr, dem innerstädtischen Verkehr und den öffentlichen Nahverkehrssystemen herzustellen. In vielen europäischen Städten wurden gut integrierte öffentliche Verkehrssysteme entwickelt, die Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busse kombinieren. Aber ihre Attraktivität für den Benutzer hängt oft von der Verknüpfung zwischen dem privaten und dem öffentlichen Verkehr ab. Sowohl öffentlich als auch privat unterstützte Maßnahmen haben in hohem Maße zu einer verstärkten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel geführt. Diese Erfolgsgeschichten sollten mehr Aufmerksamkeit erfahren und könnten EU-weit als nachahmenswerte Beispiele dienen.

Eine weitere Kernfrage lautet: Wie können integrative Ansätze umgesetzt und Umsetzungshindernisse beseitigt werden? Entwicklungsmodelle, die die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördern, Organisationsmodelle für die lokal-regionale Koordinierung und die Förderung gemischter Flächennutzung sind hier von besonderer Bedeutung. Vielleicht kann die Forschung helfen, Wege zu einer besseren Koordinierung zwischen Verkehr und Flächennutzung zu finden. Die Forschung könnte auch für die Beantwortung der Frage hilfreich sein, wie Logistiksysteme in der Stadt besser organisiert werden können und die Öffentlichkeit stärker in den Entscheidungsprozess einbezogen werden kann.

2.5 Subsidiarität ernst nehmen

Die Kommission muss alle im Zusammenhang mit der Konsultation und der Vorbereitung des Grünbuchs an sie gerichteten Beiträge einer objektiven Prüfung unterziehen.

Das Subsidiaritätsprinzip ist in Artikel 3b des Vertrags von Maastricht niedergelegt. Es soll gewährleisten, dass Entscheidungen so bürgernah wie möglich getroffen werden und dass immer geprüft wird, ob angesichts der auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene verfügbaren Optionen ein Handeln auf Gemeinschaftsebene gerechtfertigt ist. Das Subsidiaritätsprinzip steht in engem Zusammenhang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, wonach die auf EU-Ebene getroffenen Maßnahmen nicht über das hinausgehen dürfen, was zur Erreichung der Ziele des EG-Vertrags notwendig ist.

Das Grünbuch zum städtischen Nahverkehr sollte auch aufführen und erläutern, in welchen Fällen keine Maßnahmen auf EU-Ebene vorgesehen sind. Das Protokoll 30 zum Vertrag von Amsterdam führt aus, dass die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Vertrag zu treffen haben, wenn die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips dazu führt, dass die Gemeinschaft nicht tätig wird. Dies erfordert die Beobachtung von Entwicklungen und das Sammeln von Daten und Informationen.

Neben der Frage, ob die EU tätig werden darf oder nicht, beeinflusst das Subsidiaritätsprinzip auch die Art der Maßnahmen, die die EU auf einem bestimmten Gebiet ergreifen kann. Zum Beispiel kann ein Handeln auf Gemeinschaftsebene aus Gründen der Effizienz, der Kohärenz, der Gleichheit oder der Standardisierung erforderlich werden. Es kann zum Beispiel erforderlich sein, Netzwerke oder Leistungen wie die Fahrscheinausgabe oder die Reiseinformationen zu integrieren. Dies kann innerhalb eines Mitgliedstaates oder zwischen Mitgliedstaaten, also grenzübergreifend, geschehen.

Flankierende Maßnahmen können ein sehr wirksames Instrument zur Erreichung gemeinsamer Ziele sein. Das Grünbuch soll helfen, diese Ziele zu definieren.

3. Handlungsmöglichkeiten der EU

Der städtische Nahverkehr ist ein Bereich, in dem die Erwartungen an die EU zwar sehr hoch, die Zuständigkeiten der EU jedoch begrenzt sind.

Die EU kann einen Mehrwert erzeugen, indem sie

- gegebenenfalls rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen als Anreiz für die Entscheidungsträger schafft,
- Standards setzt und Interoperabilität sicherstellt,
- die Forschung und die Verbreitung erfolgreich erprobter Modelle fördert,
- Belange des städtischen Nahverkehrs in die einzelnen Politikbereiche der EU einbezieht und Hindernisse beseitigt,
- als Katalysator fungiert.

Die EU kann sich verschiedener gesetzgebender und anderer Maßnahmen bedienen³. Innerhalb einer bestimmten Maßnahme kann sich mit der Zeit der Schwerpunkt verschieben. Zum Beispiel können Gesetze verschärft werden. Auf den Einsatz einer Maßnahme kann der Einsatz einer anderen Maßnahme folgen. Zum Beispiel kann auf eine Empfehlung oder eine freiwillige Vereinbarung eine Gesetzgebungsmaßnahme folgen. Die Maßnahmen können auch kombiniert angewandt werden.

4. Vorgeschichte und weitere Planung für die Vorbereitung des Grünbuchs

Die Vorbereitung des neuen Grünbuches ruht auf einer soliden Grundlage. Mitte der neunziger Jahre legte die Kommission ihr Grünbuch Bürgernetz und später ihre Mitteilung zu dessen Umsetzung vor. **In der jüngsten Vergangenheit haben eine Reihe von Papieren⁴, Vorschlägen und Initiativen der Kommission die Probleme im Zusammenhang mit dem städtischen Nahverkehr angesprochen und damit den Prozess zur Erarbeitung des neuen Grünbuchs zum städtischen Nahverkehr angestoßen.** Die Antworten des Parlaments und des Rats zu diesen Initiativen werden untersucht und eingearbeitet werden.

Zur Unterstützung der Vorbereitungsarbeiten für das Grünbuch werden eine Reihe wichtiger Veranstaltungen und Konferenzen stattfinden. Innerhalb der Kommission wurde eine dienststellenübergreifende Gruppe eingerichtet.

³ Nähere Angaben sind Anhang 2 zu entnehmen.

⁴ Zum Beispiel:

- Mitteilung über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt;
- Grünbuch der Energieeffizienz und sein Aktionsplan;
- Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch 2001;
- Mitteilung über die Kohäsionspolitik und die Städte;
- Mitteilung "Regionen für den wirtschaftlichen Wandel";
- Initiative Cars 21;
- Vorschlag für eine Richtlinie über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge;
- Vorschlag für eine Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene ist die Sammlung und Verfügbarkeit offizieller Daten zum städtischen Nahverkehr eindeutig lückenhaft. Die Kommission muss während der Vorbereitung des Grünbuchs existierende Informationen und Daten zusammentragen, um sich ein vollständiges Bild der Situation und der Trends machen zu können. Die betroffenen Kreise werden gebeten werden, die ihnen vorliegenden Informationen in den Prozess einzubringen.

Das Grünbuch zum städtischen Nahverkehr soll im Herbst 2007 von der Kommission verabschiedet werden. Die Ausarbeitung des Grünbuchs wird in voller Übereinstimmung mit den Grundsätzen für eine bessere Rechtssetzung erfolgen. Das Grünbuch soll gemeinsam mit den Interessenvertretern erarbeitet werden. Es wird auch nach Möglichkeiten der Interaktion mit anderen europäischen Institutionen gesucht werden. Während der Vorbereitungsphase wird eine Internetkonsultation stattfinden. Das Grünbuch wird eine Reihe Fragen enthalten, die Grundlage für die anschließende breit angelegte Diskussion sein werden, an der sich auch die Interessenvertreter beteiligen können.

Kontakt: tren-urbantransport@ec.europa.eu

Anhang 1 - Zeitplan und Veranstaltungen zur Vorbereitung des Grünbuchs

Zeitplan

Phase	Wer ist beteiligt?	Zeitraum
Vorbereitung	Interessenvertreter, Bürger (Institutionen)	Januar – Juni 2007
Ausformulieren des Grünbuchs	Kommission	Juni - Juli 2007
Verabschiedung des Grünbuchs	Kommission	Herbst 2007
Konsultationsphase	Institutionen, Interessenvertreter, Bürger	Winter 2007/2008, Frühjahr 2008
Vorbereitung des Aktionsplans	Kommission	Sommer 2008
Verabschiedung des Aktionsplans	Kommission	Herbst 2008

Veranstaltungen zur Vorbereitung des Grünbuchs

Phase	Veranstaltung	Titel/Thema	Datum/Zeitraum	Ort
Beginn der Vorbereitungen	Auftaktveranstaltung	Stadtverkehr: Probleme, Lösungen und Verantwortlichkeiten	31. Januar 2007	Brüssel
	Technischer Workshop	Stadtverkehr und umweltfreundliche Antriebssysteme	31. Januar 2007	Brüssel
	Technischer Workshop	Stadtverkehr: Erfahrungsberichte aus verschiedenen Städten	6. März 2007	Budapest
	Technischer Workshop	Öffentlicher Verkehr, Intermodalität und intelligenter Verkehr	7. März 2007	Budapest
	Technischer Workshop	Ansätze für einen integrierten Stadtverkehr und für erfolgreiche und attraktive Städte	n.n.	n.n.
	Internet-Konsultation		Februar – März 2007	
	Zusammenkünfte und Veranstaltungen mit Interessenvertretern		fortlaufend	
Abschluss der Vorbereitungen	Abschlusskonferenz	Auf dem Weg zu einer europäischen Stadtverkehrspolitik	4. Juni 2007	Brüssel

Annex 2 - Main legislative and non-legislative tools of the EU

Main legislative tools (secondary legislation)

The secondary legislation (the Treaties being primary legislation) comprises the binding legal instruments (regulations, directives and decisions) and non-binding instruments (resolutions, opinions, ..).

Regulations are mainly considered when there is a need for uniform application and legal certainty across the Union. Adopted by the Council in conjunction with the European Parliament or by the Commission alone, a regulation is a general measure that is binding in all its parts. Unlike directives, which are addressed to the Member States, and decisions, which are for specified recipients, regulations are addressed to everyone. A regulation is directly applicable, which means that it creates law which takes immediate effect in all the Member States in the same way as a national instrument, without any further action on the part of the national authorities. They can be particularly important for example for the completion of the internal market or in the case of extreme political urgencies. They have the advantage of avoiding the delays associated with transposition of directives into national legislation.

Directives or framework directives have to be transposed into national legislation and offer greater flexibility as to their implementation. Adopted by the Council in conjunction with the European Parliament or by the Commission alone, a directive is addressed to the Member States. Its main purpose is to align national legislation. A directive is binding on the Member States as to the result to be achieved but leaves them the choice of the form and method they adopt to realise the Community objectives within the framework of their internal legal order. If a directive has not been transposed into national legislation in a Member State, if it has been transposed incompletely or if there is a delay in transposing it, citizens can directly invoke the directive in question before the national courts.

A **decision** is an individual measure, and the persons to whom it is addressed must be specified individually, which distinguishes a decision from a regulation. It is binding in its entirety. By means of a decision, the institutions can require a Member State or a citizen of the Union to take or refrain from taking a particular action, or confer rights or impose obligations on a Member State or a citizen.

Co-regulation combines binding legislative actions with actions that are taken by the actors most concerned, drawing on their practical expertise. It is used, for example, in areas like the standardisation of products ("New approach" directives) or in the environment sector ("Voluntary Agreements").

Main non-legislative tools

The **open method of co-ordination** is a way of encouraging improvement and/or harmonization through co-operation, the exchange of best practices, and agreeing and monitoring commonly agreed targets or guidelines between Member States. It adds value at a European level in areas where there is little scope for legislative solutions. This is for example the case for immigration policy.

EU programmes for Regional Policy aim at strengthening the economic, social and territorial cohesion by reducing disparities in the level of development among regions and Member States. EU programmes that support research, innovation and knowledge exchange help to develop and introduce new products and services. They contribute to better co-ordination between Member States policies, an improved European knowledge-base and help to increase the competitiveness of the European industry. They also lead to greater cohesion in the EU in terms of knowledge development and industrial development.

Other documents from the Commission

European Commission **White Papers** contain a set of proposals for action by the Community in a particular field. They sometimes follow on from Green Papers, the purpose of which is to launch a consultation process at European level. If a White Paper is favourably received by the Council, it can lead, if appropriate, to an EU action programme in the field concerned.

European Commission **Green Papers** are intended to stimulate thinking and launch consultation at European level on a particular subject. The consultations resulting from a Green Paper can then lead to the publication of a White Paper that will propose a set of concrete measures for Community action.

Other documents from the Commission, such as **resolutions, opinions, recommendations and guidelines**, are non-binding instruments adopted by the European Commission. They provide orientations and suggest a line of action without imposing any legal obligation on those to whom they are addressed (the Member States or other institutions).