

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG (EU) 2023/550 DER KOMMISSION

vom 8. März 2023

zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1524)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im europäischen Grünen Deal ⁽¹⁾ ist das Ziel festgelegt, die EU-Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen. Dafür wird eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % gefordert. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽²⁾ wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die zu diesem Ziel beitragen sollen, darunter Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen, intelligenten, sicheren und gesunden Mobilität in der Stadt.
- (2) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität ⁽³⁾ wird nachhaltigeren Verkehrsformen — kollektive/öffentliche Verkehrsmittel, geteilte Mobilität, Fußgänger- und Radverkehr — Vorrang eingeräumt, damit diese im Sinne einer besseren und energieeffizienteren Tür-zu-Tür-Mobilität verstärkt genutzt werden und zugleich zu Gesundheit und Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger beitragen.
- (3) Die nachhaltige städtische Mobilität trägt zu einer Reihe europäischer politischer Strategien bei, mit denen die emissionsarme und emissionsfreie Mobilität ⁽⁴⁾ gefördert, die Luftqualität verbessert, die Straßenverkehrssicherheit erhöht und zugleich positive Nebeneffekte für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden sollen. Eine wirksame Planung der städtischen Mobilität kann dazu beitragen, die europäischen und nationalen Strategien unmittelbar auf lokaler Ebene voranzubringen. Wie in der Mitteilung über eine langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU ⁽⁵⁾ und dem begleitenden EU-Aktionsplan für den ländlichen Raum hervorgehoben wird, ist eine bessere Integration der städtischen, stadtnahen und ländlichen Mobilität von entscheidender Bedeutung für die Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen.
- (4) Mit dem 2013 vorgelegten Paket zur städtischen Mobilität ⁽⁶⁾ wurde der Plan für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) eingeführt — als Rahmen, in dem Städte und Gemeinden Lösungen für die Herausforderungen der städtischen Mobilität finden und umsetzen können, und zwar im gesamten funktionalen Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet). Seitdem setzt sich die Kommission dafür ein, dass SUMP als Eckpfeiler der europäischen Politik für städtische Mobilität möglichst weite Verbreitung finden. Das SUMP-Konzept und die entsprechenden europäischen Leitlinien wurden von lokalen Behörden, Planern und Interessenträgern umfassend aufgegriffen. Das Konzept hat sich als wirksames, robustes und flexibles Instrument erwiesen, auf das sich Städte und Gemeinden bei der Planung von städtischen Mobilitätsmaßnahmen verlassen können.
- (5) Der Europäische Rechnungshof hat in seinem Sonderbericht Nr. 06/2020 über die nachhaltige städtische Mobilität in der EU ⁽⁷⁾ hervorgehoben, dass die Umsetzung von Strategien für den Stadtverkehr nach dem Subsidiaritätsprinzip Sache der Mitgliedstaaten und ihrer Städte ist. Der Rechnungshof stellte fest, dass die städtischen Mobilitätsmaßnahmen vor Ort nicht immer mit den Zielen der nachhaltigen städtischen Mobilität im Einklang stehen. Nationale SUMP-Unterstützungsprogramme würden dazu beitragen, das SUMP-Konzept und die örtlichen SUMP besser miteinander zu verknüpfen.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Special report 06/2020: Sustainable Urban Mobility in the EU: No substantial improvement is possible without Member States' commitment

- (6) In der überarbeiteten Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ⁽⁸⁾ (TEN-V) wird vorgeschlagen, dass die städtischen Knoten im TEN-V einen SUMP gemäß den Anforderungen in Anhang V der genannten Verordnung annehmen und einschlägige Daten zur städtischen Mobilität erheben und an die Kommission übermitteln müssen. Was die Anforderungen für die Erhebung und Übermittlung von Daten angeht, so wird der anschließende Durchführungsrechtsakt eine Liste der Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität und die Methodik ihrer Berechnung enthalten. Diese Anforderungen werden nach Annahme der Verordnung die einzigen auf EU-Ebene verbindlichen SUMP-bezogenen Anforderungen sein. Die nationalen SUMP-Unterstützungsprogramme werden Fachkompetenz für die städtischen Knoten im TEN-V bereitstellen, um ihnen bei der Erfüllung dieser Anforderungen zu helfen.
- (7) Für Städte ist es eine Herausforderung, die Fortschritte bei der Umsetzung ihrer Maßnahmen für die nachhaltige städtische Mobilität anhand von Indikatoren zu überwachen. Die Erhebung von Daten erfordert administrative und finanzielle Ressourcen, und für Städte ist es oft nicht leicht, Zugang zu Daten nationaler und regionaler Behörden und anderer Stellen zu erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten das Teilen von erhobenen Daten und ihre Nutzung über zentrale Zugangspunkte und dezentrale Datenräume erleichtern. Das wird den Städten helfen, ihre Systeme zur Überwachung der Fortschritte in den kommenden Jahren zu verbessern.
- (8) Zudem stehen ein Kompendium unverbindlicher SUMP-Orientierungshilfen ⁽⁹⁾ sowie Referenzmaterialien, die im Rahmen EU-kofinanzierter Vorhaben entwickelt wurden, allen Städten als Hilfsmittel zur Ausarbeitung und Umsetzung ihrer SUMP zur Verfügung. Die Städte werden eingeladen, diesen Pool an Informationen je nach eigenem Bedarf zu nutzen. Die Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität ⁽¹⁰⁾ sollte das Kompendium unverbindlicher SUMP-Orientierungshilfen ergänzen und straffen.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten die Städte bei der Ausarbeitung von SUMP unterstützen, damit diese an Qualität gewinnen und sich besser in den EU-Rahmen einfügen.
- (10) Letztlich bleiben die Städte für die Ausarbeitung, Annahme und Umsetzung ihrer SUMP sowie die darin enthaltenen Maßnahmen verantwortlich —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH

1.1. Einleitung

Mit dem 2013 vorgelegten Paket zur städtischen Mobilität wurde das SUMP-Konzept ⁽¹¹⁾ als Eckpfeiler eines Rahmens eingeführt, der es Städten und Regionen ermöglichen soll, die Herausforderungen der städtischen Mobilität zu bewältigen. Das SUMP-Konzept muss aktualisiert werden, um neue EU-Strategien und neue politische Prioritäten zu berücksichtigen. Dieses (neue) SUMP-Konzept ist im Anhang der vorliegenden Empfehlung dargelegt.

Mit den auf dem SUMP-Konzept beruhenden SUMP-Leitlinien soll den Städten bei der Ausarbeitung und Umsetzung ihrer SUMP geholfen werden.

Über die letzten zehn Jahre hat die Kommission für das Konzept geworben, und EU-weit haben viele Städte bei der Planung des Übergangs zu einer attraktiven, inklusiven und nachhaltigen städtischen Mobilität gerne umfassend davon Gebrauch gemacht.

Städte, die das SUMP-Konzept anwenden, betrachten es als wirksames, umfassendes und flexibles Instrument, da es nicht an Verwaltungsgrenzen Halt macht, sondern das „gesamte funktionale Stadtgebiet“ erfasst, d. h. auch Umland und Pendlerströme sowie Stadt-Land-Verbindungen berücksichtigt.

In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität ⁽¹²⁾ wurde hervorgehoben, dass der SUMP einen kohärenten langfristigen Planungsrahmen darstellt, der alle relevanten Akteure einbezieht. Die Resilienz des Konzepts zeigte sich insbesondere in der COVID-19-Pandemie, als viele Städte, die über einen SUMP verfügten, ihre Verkehrspolitik rasch und effizient anpassen konnten. So konnten sie ihre Mobilitätssysteme leichter umstellen als Städte, die keine vergleichbaren Pläne hatten. In vielen Fällen waren die in Krisensituationen und für Resilienz erforderlichen Verfahren bereits in den SUMP beschrieben.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Zu den SUMP-Orientierungshilfen gehören die SUMP-Leitlinien für die Ausarbeitung und Umsetzung eines SUMP sowie zusätzliche Referenzmaterialien, abrufbar auf dem ELTIS-Beobachtungsportal für urbane Mobilität. <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Beschluss C(2022) 5320 der Kommission vom 28. Juli 2022 zur Einsetzung der Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität. Expert Group on Urban Mobility.

⁽¹¹⁾ Siehe Anhang der Mitteilung der Kommission „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ vom 17. Dezember 2013 (COM(2013) 913 final).

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Bei der Bewertung des Pakets zur städtischen Mobilität von 2013 wurde jedoch festgestellt, dass die ungleiche Akzeptanz der SUMP in den Mitgliedstaaten ein beträchtliches Manko darstellt. Viele Städte haben immer noch keinen SUMP, und die Pläne, die es gibt, sind von sehr unterschiedlicher Qualität. Außerdem bestehen klare Ungleichgewichte zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Gesamtquote der Städte mit SUMP.

Diese Empfehlung ist daher an die Mitgliedstaaten gerichtet.

1.2. Handlungsbedarf auf Ebene der Mitgliedstaaten

Bei der Bewertung des Pakets zur städtischen Mobilität von 2013 hat sich — vor dem Hintergrund der umfangreichen Erfahrungen mit dem SUMP-Konzept seit 2013 — gezeigt, dass in den Bereichen Kapazität und Fachkompetenz insbesondere in kleinen und mittleren Städten weiterhin Probleme bestehen und die Beteiligung und Unterstützung der nationalen Ebene zu gering ist.

Es besteht ein allgemeiner Bedarf, die Kohärenz mit dem SUMP-Konzept sicherzustellen und die verschiedenen Aktivitäten der Städte und Ballungsräume bei der Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung ihrer Mobilitätspläne zu koordinieren.

Wie im neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität hervorgehoben, müssen Governance und Eigenverantwortung auf nationaler Ebene gestärkt und eine Unterstützungsstruktur geschaffen werden, die gewährleistet, dass die SUMP enger an das SUMP-Konzept angelehnt sind, wobei den örtlichen Gegebenheiten, Planverfahren und institutionellen Strukturen gemäß dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung zu tragen ist.

1.3. Verknüpfung mit dem TEN-V

Der Vorschlag für die überarbeitete TEN-V-Verordnung⁽¹³⁾ sieht u. a. vor, die Rolle der Städte als wichtiger Knotenpunkte eines nachhaltigen, sicheren, effizienten und multimodalen Verkehrs in ganz Europa und auch jenseits seiner Grenzen zu stärken. Damit das TEN-V-Netz wirksam funktionieren kann, hat die Kommission vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2025 sicherstellen, dass die städtischen Knoten im TEN-V-Netz einen SUMP annehmen und einschlägige Daten zur städtischen Mobilität erheben müssen.

In den städtischen Knoten sollte stets berücksichtigt werden, wie sich die städtischen Mobilitätsmaßnahmen auf den Personen- und Güterverkehr im TEN-V auswirken. Die Maßnahmen sollten darauf ausgerichtet sein, das ungehinderte Durch- oder Umfahren städtischer Knoten oder die nahtlose Anbindung innerhalb dieser Knoten zu gewährleisten, auch für emissionsfreie Fahrzeuge. Die Maßnahmen sollten dazu beitragen, die Verkehrsüberlastung zu verringern, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Verkehrsträger auszubauen, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und Engpässe zu beseitigen, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen.

Mit dieser Empfehlung soll den Mitgliedstaaten und Städten daher auch weitere Hilfe an die Hand gegeben werden, damit sie sich auf die Erfüllung der für die städtischen Knoten vorgeschlagenen Anforderungen vorbereiten können.

Diese Empfehlung greift der Annahme einer überarbeiteten TEN-V-Verordnung auf der Grundlage des oben genannten Vorschlags und etwaigen darin enthaltenen SUMP-Verpflichtungen nicht vor.

1.4. Lokale Koordinierung für Synergien zwischen sektoralen und raumplanerischen Ansätzen

Die Ausarbeitung des SUMP erfordert einen integrierten Ansatz, der zwei Dimensionen umfasst: die Einbeziehung der städtischen Mobilität in die Planung des Verkehrsnetzes (netzbasierter Ansatz) und die Einbeziehung in die sektorübergreifende Strategie für nachhaltige Stadtentwicklung (ortsbasierter Ansatz).

Der Verkehr ist zentraler Bestandteil der effizienten und wirksamen integrierten Raumplanung auf städtischer bzw. örtlicher Ebene. Der SUMP sollte daher in enger Abstimmung mit lokalen und regionalen Mobilitätsplänen, Raumordnungsplänen und einschlägigen sektoralen Plänen ausgearbeitet und umgesetzt werden. Neben einer besseren Abstimmung zwischen SUMP und sektoralen Zielen wird damit auch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands für die lokalen Behörden erreicht.

Die Mitgliedstaaten sollten die Vereinbarkeit und Kohärenz der sektoralen Ziele und der städtischen Mobilitätsplanung gewährleisten, indem sie

- die Städte bei der Übertragung europäischer und nationaler Zielvorgaben in lokale Stadtentwicklungsstrategien und Planungsdokumente, etwa SUMP, Pläne für nachhaltige städtische Logistik, Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klimaschutz, Klimaverträge und Vereinbarungen für grüne Städte, unterstützen;

⁽¹³⁾ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812 final).

- in übergreifenden nationalen und regionalen Strategien und Planungsdokumenten, etwa nationalen und regionalen Verkehrsplänen, nationalen Strategierahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, nationalen Energie- und Klimaschutzplänen, Strategien für die öffentliche Gesundheit oder Strategien für die nachhaltige Stadtentwicklung auf die Erfordernisse und Besonderheiten von Städten und städtischen Gebieten eingehen;
- im Rahmen nationaler Maßnahmen im Zusammenhang mit europäischen und internationalen Verpflichtungen, etwa dem Europäischen Semester und den Arbeitsplänen für die TEN-V-Kernnetzkorridore, auf die Erfordernisse und Besonderheiten von Städten und städtischen Gebieten eingehen.

2. NATIONALES SUMP-UNTERSTÜTZUNGSPROGRAMM

2.1. Ziele

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, ein nationales SUMP-Unterstützungsprogramm aufzulegen, um den Städten unter die Arme zu greifen, die Governance zu stärken, die Koordinierung auf nationaler Ebene auszubauen, die Umsetzung von Strategien für nachhaltige städtische Mobilität vorzubereiten und diese zu gewährleisten und die Koordinierung zwischen Regionen, Städten und Gemeinden sowie zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu verbessern.

2.2. Anwendungsbereich des Programms

Die nationalen SUMP-Unterstützungsprogramme sollten Maßnahmen umfassen, die Folgendes bezwecken:

- Ausarbeitung nationaler Orientierungshilfen zur Planung der städtischen Mobilität auf der Grundlage des aktualisierten SUMP-Konzepts im Anhang dieser Empfehlung der Kommission unter Berücksichtigung der SUMP-Leitlinien ⁽¹⁴⁾, wobei Personen- und Güterverkehr und Logistik integriert behandelt werden sollten;
- Bereitstellung technischer Unterstützung und fachlicher Expertise;
- Entwicklung eines nationalen Ansatzes für die Ausarbeitung und Umsetzung von SUMP in allen Städten, und zwar in Zusammenarbeit mit stadtnahen und ländlichen Gebieten, sodass das gesamte funktionale Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet) erfasst ist;
- Aktivierung des nationalen Netzes von Regionen, Städten und Gemeinden einschließlich der EU-Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Inselgebiete, Randgebiete und dünn besiedelter Gebiete, sodass alle voneinander lernen und bewährte Verfahren austauschen können;
- Durchführung eines Schulungsprogramms für Städte einschließlich Kapazitätsaufbau;
- finanzielle Unterstützung der Städte beim Aufbau und der langfristigen Sicherung von Verwaltungskapazitäten sowie bei der vorübergehenden Anwerbung von Experten;
- Organisation und Koordinierung von Kommunikationskampagnen und Maßnahmen im Zusammenhang mit SUMP;
- Sensibilisierung für die auf dem Portal der europäischen Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽¹⁵⁾ veröffentlichten Informationen und Orientierungshilfen;
- Überprüfung der SUMP-Qualität und Beratung zu deren Verbesserung im Einklang mit dem SUMP-Konzept; dies wird hilfreich sein, wenn SUMP als Voraussetzung für eine öffentliche oder private Finanzierung erforderlich sind;
- Überprüfung des nationalen Rechtsrahmens auf Hindernisse für die Ausarbeitung wirksamer SUMP;
- Unterstützung der zuständigen Behörden bei der besseren Koordinierung der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten im gesamten funktionalen Stadtgebiet;
- Unterstützung der lokalen Behörden bei der Integration und besseren Koordinierung von SUMP und Raumplanung sowie im Hinblick auf eine bessere Abstimmung und erhöhte Synergien mit den Aktionsplänen für nachhaltige Energie und Klimaschutz, den Plänen für nachhaltige städtische Logistik und anderen einschlägigen Plänen;
- verstärkte Überwachung der Umsetzung der SUMP durch Einführung von Mechanismen, mit denen die Fortschritte bei der Verwirklichung des Hauptziels und der besonderen Ziele des SUMP gemessen werden können;

⁽¹⁴⁾ SUMP-Leitlinien für die Ausarbeitung und Umsetzung eines SUMP, abrufbar auf dem ELTIS-Portal (Beobachtungsstelle für städtische Mobilität): <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- Berechnung von Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität nach der Kommissionsmethode ⁽¹⁶⁾, Koordinierung und Unterstützung der Datenerhebung und Erleichterung des Zugangs zu nationalen, regionalen oder privaten Daten, die für die Berechnung der Indikatoren erforderlich sind, sowie Erleichterung der gemeinsamen Nutzung dieser Daten;
- Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung der sektoralen Ziele einschließlich Dekarbonisierung und Straßenverkehrssicherheit; Unterstützung der Städte bei der Entwicklung von Mechanismen zur Erhebung aufgeschlüsselter Daten, auch nach Geschlecht;
- regelmäßige Aktualisierung der Städte und nationale Pläne betreffenden Bereiche im Portal der europäischen Beobachtungsstelle für städtische Mobilität;
- Unterstützung der Umsetzung von Aspekten der städtischen Mobilität im Rahmen der Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“.

Der Umfang des Unterstützungsprogramms sollte in Zusammenarbeit mit den Städten und Regionen festgelegt und regelmäßig auf der Grundlage ihrer Erfordernisse und Rückmeldungen überprüft werden.

2.3. Finanzierung und Qualitätssicherung

Der SUMP ist ein wirksamer Rahmen für die Planung und Durchführung öffentlicher oder privater Investitionen in die städtische Mobilität.

Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen ergreifen, um über Finanzierungsmöglichkeiten zu informieren und entsprechende Unterstützung zu leisten, und dafür sorgen, dass die SUMP qualitativ besser werden und enger an das SUMP-Konzept angelehnt sind.

Es gibt eine breite Palette europäischer, nationaler und regionaler Förder- und Finanzierungsinstrumente, aus denen SUMP unterstützt werden können, etwa

- die Fazilität „Connecting Europe“;
- der Europäische Fonds für regionale Entwicklung und der Kohäsionsfonds einschließlich Interreg und URBACT;
- „Horizont Europa“ einschließlich der Missionen und der CIVITAS-Maßnahmen;
- Invest EU, die Aufbau- und Resilienzfazilität und REPowerEU;
- das Programm „Digitales Europa“;
- der Fonds für einen gerechten Übergang;
- der Innovationsfonds;
- das Instrument für technische Unterstützung, das den EU-Mitgliedstaaten maßgeschneidertes technisches Fachwissen zur Verfügung stellt;
- nationale Programme;
- private Finanzierung (z. B. grüne Anleihen).

Auch die EIT-Wissens- und Innovationsgemeinschaft für städtische Mobilität unterstützt die Mitgliedstaaten, Regionen und Städte bei der Umsetzung der SUMP.

2.4. SUMP-Programmverwaltung auf nationaler Ebene

Die Mitgliedstaaten sollten eine nationale SUMP-Programmverwaltungsstelle als Anlaufstelle für SUMP-Angelegenheiten benennen, die Städte und Ballungsräume betreffen. Diese Programmverwaltungsstelle sollte in Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Behörden eingerichtet werden.

Sie sollte über das einschlägige Fachwissen sowie über die erforderlichen rechtlichen, finanziellen und personellen Mittel verfügen, um das nationale SUMP-Unterstützungsprogramm auszuarbeiten und umzusetzen.

Sie sollte neutral und transparent sein und Regionen, Städte und ländliche Gebiete in ihre Arbeit einbeziehen. Sie sollte von einer Expertengruppe aus Vertretern einschlägiger Ministerien, Regionen, Städte, ländlicher Gebiete, Hochschulen und anderer relevanter Interessenträger im Bereich der städtischen Mobilität beraten werden.

Diese Expertengruppe könnte bei der Konzeption und Bewertung des nationalen SUMP-Unterstützungsprogramms eine wichtige Rolle spielen, indem sie die nationalen SUMP-Orientierungshilfen billigt und als unabhängiges Expertenforum fungiert, das dazu beiträgt, dass die auf EU- und nationaler Ebene bestehenden SUMP-Orientierungshilfen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten auf bestehenden Unterstützungsprogrammen für Städte aufbauen. Die Programmverwaltungsstelle sollte die auf subnationaler und regionaler Ebene umgesetzten Programme zusammenführen und für einen koordinierten Ansatz sorgen, bei dem auch die besonderen Benachteiligungen der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in Randlage sowie der Gebiete in äußerster Randlage berücksichtigt werden.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Sie könnte je nach Verwaltungsstruktur des Mitgliedstaats in einem Ministerium, einer Agentur oder einer besonderen Einrichtung angesiedelt sein. Regionale Dienststellen könnten die nationale Dienststelle ergänzen, insbesondere in größeren oder föderal gegliederten Mitgliedstaaten.

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollten letztlich die Städte für die Ausarbeitung, Annahme und Umsetzung ihrer SUMP verantwortlich bleiben.

2.5. Interaktion der nationalen Programmverwaltungsstellen mit der Europäischen Kommission

Die nationalen Programmverwaltungsstellen sollten als zentrale Kontaktstellen der Mitgliedstaaten mit der Kommission für den Austausch und die Koordinierung im Zusammenhang mit SUMP-Unterstützungsdiensten fungieren.

Die Unterstützung der Umsetzung der SUMP ist eine der Hauptaufgaben der Expertengruppe für urbane Mobilität, die nach der Annahme des neuen EU-Rahmens für urbane Mobilität eingerichtet wurde. In ihr kommen Vertreter der Mitgliedstaaten, Regionen, Städte und anderer Interessenträger zusammen, um die EU-Politik im Bereich der städtischen Mobilität zu erörtern, auch in Bezug auf die SUMP. Die nationalen Programmverwaltungsstellen sollten sich daher eng mit den Vertretern ihrer Mitgliedstaaten in der Expertengruppe abstimmen und aktiv zu den Arbeiten der Gruppe beitragen.

2.6. Unterrichtung der Europäischen Kommission über Maßnahmen

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Kommission jährlich über die aufgrund dieser Empfehlung ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten. Die Informationen sollten erstmals ein Jahr nach Annahme dieser Empfehlung übermittelt werden.

Die übermittelten Informationen sollten Folgendes umfassen:

- das nationale SUMP-Unterstützungsprogramm;
- die Kontaktdaten der nationalen SUMP-Programmverwaltungsstelle;
- den Arbeitsplan der nationalen SUMP-Programmverwaltungsstelle;
- eine Zusammenfassung der Jahresberichte über die Umsetzung des Arbeitsplans (einschließlich quantifizierter Fortschritte bei den zentralen Leistungsindikatoren, der wichtigsten Meilensteine, ermittelter möglicher Probleme und geplanter Abhilfemaßnahmen) sowie der gewonnenen Erkenntnisse.

3. ADRESSATEN

Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 8. März 2023

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

Aktualisiertes Konzept für Pläne für nachhaltige städtische Mobilität**1. EINFÜHRUNG**

Ein Plan für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) ist ein strategischer Plan, mit dem die Mobilitätsanforderungen von Menschen und Unternehmen in Städten und deren Umland erfüllt werden und der zu einer höheren Lebensqualität beiträgt. Es handelt sich um einen einheitlichen Rahmen zur Bewältigung aller gemeinsamen Herausforderungen der städtischen Mobilität im gesamten funktionalen Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet). Ein SUMP bietet einen umfassenden, an einer Zukunftsvision orientierten Ansatz, der von Flexibilität und Resilienz gekennzeichnet ist, da er ein langfristiger Mobilitätsplan ist, der auch Maßnahmenpakete für kurzfristige Ziele umfasst und Zielvorgaben enthält, deren Erfüllung in Reaktion auf sich wandelnde Anforderungen vorgezogen werden kann.

Seit 2013 setzt sich die Kommission für eine breite Einführung von SUMP als Fundament ihrer Politik für städtische Mobilität ein. Die Pläne erleichtern es den Städten, Gemeinden und Regionen, die gemeinsamen Herausforderungen beim Übergang zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu bewältigen und für eine höhere Lebensqualität zu sorgen. Im Rahmen des 2013 vorgelegten Pakets zur städtischen Mobilität ⁽¹⁾ wurden die lokalen Behörden aufgefordert, den SUMP in den Mittelpunkt ihres Ansatzes für Fragen der städtischen Mobilität zu stellen. Es wurden entsprechende EU-Leitlinien veröffentlicht, um die lokalen Behörden während des gesamten SUMP-Prozesses zu unterstützen.

In den letzten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit den im Bereich der Stadtverkehrsplanung tätigen Kreisen zahlreiche Beratungs- und Orientierungsangebote entwickelt und den Städten und Interessenträgern über die EU-Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽²⁾ eine Reihe ergänzender Leitfäden zu Einzelaspekten des SUMP zur Verfügung gestellt. Zudem liegt ein Selbstbewertungsinstrument vor, das den Städten hilft, die Stärken und Schwächen ihrer SUMP zu erkennen ⁽³⁾.

Das ursprüngliche SUMP-Konzept ⁽⁴⁾ wurde mit dem Paket zur städtischen Mobilität von 2013 veröffentlicht und umfasste acht zentrale Leitprinzipien. Diese werden im gegenwärtigen Konzept beibehalten, das ansonsten dort aktualisiert wurde, wo Bedarf bestand.

1.1. Kontext

In der Neuen Leipzig-Charta ⁽⁵⁾ heißt es: „Städte sollten integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungskonzepte erstellen und deren Umsetzung im gesamtstädtischen Kontext gewährleisten; in ihren funktional zusammenhängenden Räumen genauso wie in ihren Stadtquartieren.“

Die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität ist daher für eine wirksame und nachhaltige Mobilität in den Städten einschließlich der städtischen TEN-V-Knoten, für das Funktionieren des Verkehrsnetzes insgesamt und für unvorhergesehene Ereignisse sowie für die Resilienz im Falle gravierender Herausforderungen von entscheidender Bedeutung.

Es wird vorgeschlagen, dass städtische Knoten die wesentlichen SUMP-bezogenen Anforderungen in Anhang V des Vorschlags der Kommission zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung ⁽⁶⁾ erfüllen müssen. Das vorliegende Konzept greift etwaigen künftigen Verpflichtungen der städtischen Knotenpunkte in Bezug auf die Annahme von SUMP und deren Inhalt, die der überarbeiteten TEN-V-Verordnung entspringen, nicht vor. Das Konzept baut auf den vorgeschlagenen Anforderungen auf, bietet jedoch weitere Informationen und legt dar, welche Komponenten für die Ausarbeitung eines SUMP empfohlen werden, unabhängig davon, ob es sich bei einer Stadt um einen städtischen Knoten handelt oder nicht.

1.2. Gründe für die Aktualisierung des SUMP-Konzepts

Angesichts der erheblichen Entwicklungen der letzten Zeit und der praktischen Erfahrungen, die in den vergangenen zehn Jahren mit der Umsetzung des Konzepts gesammelt wurden, bietet es sich nun an, das Konzept zu aktualisieren, um sicherstellen, dass die SUMP wirksamer zur Verwirklichung der immer ehrgeizigeren Ziele und Verpflichtungen der EU in den Bereichen Verkehr, Klima, Gesundheit und Gesellschaft beitragen.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Anhang 1 der Mitteilung der Kommission „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_4&format=PDF

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2

Die Achsen der gegenwärtigen Politik sind dem europäischen Grünen Deal ⁽⁷⁾, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽⁸⁾ und dem neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität ⁽⁹⁾ zu entnehmen. Im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ ⁽¹⁰⁾, des Pakets für ein grünes und effizientes Mobilitätssystem und des REPowerEU-Pakets ⁽¹¹⁾ hat die Kommission kürzlich einschlägige Legislativvorschläge vorgelegt. Vor allem muss das SUMP-Konzept klima- und energiepolitische Aspekte stärker einbeziehen und zugleich Sicherheit, Inklusivität und Zugänglichkeit des Nahverkehrs sowie dessen Güterverkehrs- und Logistikaspekte in den Blick nehmen.

Konkret heißt es im neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität, dass im aktualisierten SUMP-Konzept klare Prioritäten festgelegt werden sollten, um nachhaltige Lösungen einschließlich des aktiven, öffentlichen bzw. kollektiven Verkehrs und der geteilten Mobilität (auch für Verbindungen zwischen Stadt und Land), die vollständige Einbeziehung von Resilienzaspekten sowie Pläne für eine nachhaltige städtische Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen und Lösungen zu fördern. Das Konzept sollte weiter ergänzt werden, um Vorkehrungen für den Bedarf an spezifischen Indikatoren zu treffen und Anforderungen für SUMP der städtischen Knoten im TEN-V vorzusehen ⁽¹²⁾.

Schließlich müssen die Planungsinstrumente in den Bereichen Mobilität, Energie, Nachhaltigkeit und Landnutzung einander besser ergänzen. Auf diese Weise wird das überarbeitete Konzept auch für eine engere Verzahnung zwischen SUMP und anderen relevanten Stadtentwicklungsplänen in den Bereichen Energie und Klima, insbesondere den Aktionsplänen für nachhaltige Energie und Klimaschutz, sorgen.

2. EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR NACHHALTIGE STÄDTISCHE MOBILITÄT (SUMP)

Das Konzept ist eine Empfehlung für die Ausgestaltung von SUMP für städtische Gebiete unabhängig von ihrer Größe. Der SUMP sollte im Einklang mit den nachstehenden Leitprinzipien entwickelt und umgesetzt werden.

2.1. Klare und messbare Zielsetzungen

Das Hauptziel des SUMP ist es, das funktionale Stadtgebiet ⁽¹³⁾ zugänglicher zu machen und für eine sichere und nachhaltige emissionsarme Mobilität von hoher Qualität in und durch dieses Gebiet sowie innerhalb dieses Gebiets zu sorgen. Insbesondere gilt es, die emissionsfreie Mobilität und die Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems zu unterstützen, das die Leistung des Verkehrsnetzes insgesamt verbessert. Dabei sollte Folgendes entwickelt werden: die Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier Fahrzeuge, multimodale Personenverkehrsknoten zur besseren Einbindung der ersten und letzten Meile, multimodale Güterterminals für das Stadtgebiet.

Der SUMP sollte daher besondere Ziele zur Unterstützung der Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems enthalten, das

- für alle Nutzer einschließlich benachteiligter Gruppen und Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sicher, zugänglich, erschwinglich und inklusiv ist und der Geschlechterperspektive und dem demografischen Wandel Rechnung trägt;
- den Mobilitätsanforderungen aller Nutzer einschließlich der Fußgänger und Radfahrer, der Nutzer der städtischen Logistik und des Güter- und Personenfernverkehrs im TEN-V gerecht wird und den Verkehrsströmen aus stadtnahen und ländlichen Gebieten im Umland der Stadt Rechnung trägt und damit das gesamte funktionale Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet) berücksichtigt;
- den Anforderungen an Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Resilienz genügt und ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit und Umwelt- und Gesundheitsschutz herstellt;
- die Effizienz städtischer Mobilitätssysteme optimiert und dabei sowohl das Kosten-Nutzen-Verhältnis als auch die externen Effekte der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, CO₂-Emissionen, Verkehrstote und -verletzte sowie Auswirkungen auf die biologische Vielfalt;
- dazu beiträgt, die städtische Umwelt attraktiver zu machen, unter anderem durch eine bessere gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final

⁽¹²⁾ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812 final).

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- die Lebensqualität erhöht und der öffentlichen Gesundheit förderlich ist, wobei die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung ⁽¹⁴⁾ zu berücksichtigen sind, und gewährleistet, dass die städtische Verkehrsinfrastruktur und die städtischen Verkehrsdienste für alle, auch für schutzbedürftige gesellschaftliche Gruppen und Frauen, sicher und angenehm sind;
- die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr verbessert, insbesondere für aktive und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität), Verkehrsdienste und öffentliche Räume, wobei für die Straßenverkehrssicherheit in der Stadt die „Vision Null“ ⁽¹⁵⁾ gemäß der Erklärung von Valletta ⁽¹⁶⁾ anzustreben ist;
- die verkehrsbedingte Umweltverschmutzung in allen Bereichen (Luft, Lärm, Partikel und Mikroplastik) und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verringert, die Energieeffizienz des Verkehrs erhöht und damit eine emissionsfreie städtische Mobilität im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽¹⁷⁾, dem Null-Schadstoff-Aktionsplan ⁽¹⁸⁾ und dem Klimagesetz unter Berücksichtigung der nationalen Energie- und Klimapläne, Luftqualitätspläne und lokalen Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klimaschutz anstrebt;
- zu einer besseren Konnektivität und Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und des europäischen Verkehrssystems als Ganzes beiträgt, sowohl in Bezug auf den Personen- als auch den Güterverkehr.

2.2. Eine langfristige Vision und ein klarer Umsetzungsplan

Der SUMP stellt eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung des funktionalen Stadtgebiets bzw. der Verkehrsinfrastruktur und der multimodalen Mobilitätsdienste in diesem Gebiet dar (oder ist mit einer solchen Strategie verknüpft). Er umfasst zudem einen Durchführungsplan für die kurzfristige Umsetzung der Strategie. Der SUMP sollte Teil eines integrierten Ansatzes für die nachhaltige Stadtentwicklung und mit den relevanten Planungstätigkeiten in den Bereichen Landnutzung, Raumplanung und sektorale Planung (z. B. in den Bereichen Klima und Energie) verknüpft sein.

Er sollte daher Folgendes enthalten:

- einen Zeitplan und einen Finanzplan mit ordnungsgemäß ausgewiesenen Finanzierungsquellen; der Durchführungsplan sollte idealerweise einen Zeitraum von drei bis zehn Jahren abdecken;
- klar definierte Zuständigkeiten und Ressourcen, aufgeschlüsselt nach Akteur.

2.3. Bewertung der gegenwärtigen Leistung und der Leistungsziele

Der SUMP sollte auf einer gründlichen Bewertung der gegenwärtigen Leistung des städtischen Verkehrssystems und der Leistungsziele aufbauen und ein umfassendes Überwachungssystem vorsehen. Er sollte Folgendes umfassen:

- eine Statusanalyse, eine Ausgangsbasis und ein Zielszenario, beginnend bei einer umfassenden Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Lage und der Bestimmung einer Ausgangsbasis, an der künftige Fortschritte gemessen werden können, sowie eine Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen;
- besondere Ziele und Vorgaben: Der SUMP sollte konkrete und realistische Leistungsziele benennen, die auf die Statusanalyse Bezug nehmen und im Hinblick auf das Hauptziel und die allgemeinen Ziele des SUMP ehrgeizig sind. Gegebenenfalls sollten auch messbare Zielvorgaben definiert werden, die auf einer realistischen Bewertung der Ausgangslage und der verfügbaren Ressourcen beruhen und die besonderen Ziele widerspiegeln;
- Leistungsindikatoren, vorzugsweise auf der Grundlage der Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität ⁽¹⁹⁾, mit denen die gegenwärtige Lage des städtischen Verkehrssystems beschrieben und die Fortschritte in Richtung auf die gesetzten Ziele überwacht werden können.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_de

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_de

2.4. Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger unter Bevorzugung der nachhaltigsten Verkehrsträger

Der SUMP sollte den multimodalen Verkehr fördern, indem er verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert. Er sollte Maßnahmen enthalten, die den Anteil der nachhaltigeren Verkehrsträger — des öffentlichen Verkehrs, der aktiven Mobilität, der geteilten Mobilität⁽²⁰⁾, der emissionsfreien städtischen Logistik und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen.

Zudem sollte er Maßnahmen enthalten, mit denen die emissionsfreie Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der städtischen Fahrzeugflotte, gefördert, Verkehrsüberlastung verringert und die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer.

Der Plan sieht ein integriertes Paket technischer, infrastrukturpolitischer, strategiebasierter und unverbindlicher Maßnahmen vor, mit denen die Leistung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Bezug auf das Hauptziel und die besonderen Ziele gesteigert werden soll.

Der SUMP sollte daher Folgendes behandeln:

- öffentliche bzw. kollektive Verkehrsdienste sowie geteilte Mobilität, wobei eine spezielle Strategie darauf ausgerichtet sein sollte, Qualität, Reichweite, Integration und Zugänglichkeit sowie die Gefahrenabwehr in diesen Bereichen zu steigern;
- den nichtmotorisierten Verkehr, wobei ein Plan vorliegen sollte, mit dem die Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs und der Mikromobilität sowie die Betriebssicherheit und die Gefahrenabwehr in diesem Bereich gesteigert und ein umfassendes und hochwertiges Netz angestrebt wird;
- die Multimodalität, um die verschiedenen Verkehrsträger besser zu integrieren, sowohl in Bezug auf den Personen- als auch den Güterverkehr;
- die Straßenverkehrssicherheit in der Stadt, wobei die „Vision Null“ (null Tote und Schwerverletzte) anzustreben ist — insbesondere in Bezug auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer einschließlich der Fußgänger und Radfahrer.
- die Verringerung der Verkehrsüberlastung und die optimale Nutzung der Infrastruktur in Verbindung mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung einschließlich der Optimierung der Ladeinfrastruktur, wobei das Potenzial für die Umwidmung von Straßen- bzw. städtischem Raum für nichtmotorisierte Verkehrsträger oder nicht verkehrsbezogene Nutzungen untersucht werden sollte;
- die städtische Logistik einschließlich der Hauszustellung und der Verwaltung der gewerblich genutzten Fahrzeugflotte (z. B. Taxis), wobei Maßnahmen zur Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Verringerung der externen Kosten wie Treibhausgas-, Schadstoff-, Lärmemissionen und Verkehrsüberlastung ergriffen werden sollten (der SUMP und ein etwaiger spezifischer Plan für nachhaltige städtische Logistik sollten in integrierter Weise aufeinander abgestimmt werden);
- Mobilitätsmanagementpläne in den Bereichen Arbeitsplatz, Bildung, Gesundheit, Einzelhandel und Fremdenverkehr/Veranstaltungen, wobei Maßnahmen ergriffen werden sollten, mit denen Pendler, Verbraucher und Lernende (auch aus umliegenden stadtnahen und ländlichen Gebieten) bei der Umstellung auf nachhaltigere Mobilitätsmuster unterstützt werden;
- die Digitalisierung einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (IVS) wie multimodaler digitaler Mobilitätsdienste, die verkehrsträgerübergreifend den Zugang zu Informationen, die Buchung, die Bezahlung und den Fahrscheinabruf erleichtern, und der Datenerhebung (z. B. durch private Betreiber, Big Data, künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge, Internet der Dinge usw.), womit die Vorbereitung, Umsetzung und Überwachung der SUMP-Maßnahmen unterstützt werden soll.

2.5. Integriertes Konzept für den Personen- und Güterverkehr und die Logistik in der Stadt

Die städtische Logistik und die Anbindung an den Güterfernverkehr sollten umfassend berücksichtigt und in den SUMP integriert werden, um einen systematischen Ansatz für alle Mobilitätsaspekte einer Stadt zu gewährleisten und das Ziel der emissionsfreien städtischen Logistik und Zustellung auf der letzten Meile zu erreichen. Spezifische Fragen der städtischen Logistik könnten in einem gesonderten (mit dem SUMP abgestimmten) Plan für nachhaltige städtische Logistik behandelt werden.

Sofern relevant, sollte der SUMP die Auswirkungen der im jeweiligen Stadtgebiet ergriffenen Maßnahmen auf die Personen- und Güterverkehrsströme und das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) berücksichtigen, damit das ungehinderte Durch- oder Umfahren städtischer Knoten oder die nahtlose Anbindung innerhalb dieser Knoten gewährleistet ist, auch für emissionsfreie Fahrzeuge. Insbesondere sollte der SUMP Maßnahmen enthalten, mit denen die Verkehrsüberlastung verringert, die Straßenverkehrssicherheit erhöht und Engpässe, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen, beseitigt werden.

⁽²⁰⁾ Geteilte Mobilität bedeutet hier gemeinsame Nutzung von Verkehrsträgern, etwa die gemeinsame Nutzung von Mietfahrzeugen (z. B. Fahrräder, Roller, Autos), Fahrgemeinschaften (d. h. gemeinsam genutzter Raum innerhalb eines Fahrzeugs) sowie Verkehrsdienste auf Abruf (z. B. Fahrvermittlungen wie Taxis).

2.6. Partizipativer Ansatz und Koordinierung mit anderen einschlägigen Initiativen

Die Ausarbeitung und Umsetzung des SUMP sollte einem integrierten und partizipativen Ansatz folgen, wobei es ein hohes Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen Regierungsebenen und den zuständigen Behörden geben sollte. Auch die Öffentlichkeit, Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure sollten einbezogen werden.

Dafür sollte die örtliche Planungsbehörde angemessene Strukturen und Verfahren schaffen.

Dieser Prozess sollte sich insbesondere auf Folgendes stützen:

- die angemessene Einbeziehung relevanter Akteure im funktionalen Stadtgebiet — Bewohner, Vertreter zivilgesellschaftlicher Organisationen und Wirtschaftsakteure — in die Ausarbeitung und Umsetzung des Plans von Beginn an und während des gesamten Prozesses, damit ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung gewährleistet ist;
- dienststellenübergreifende Konsultation und Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene, damit Kohärenz und Komplementarität mit lokalen und regionalen Strategien und Maßnahmen gewährleistet ist, insbesondere in den Bereichen Landnutzung und Raumplanung, Stadtbegrünung ⁽²¹⁾, Energie, Gesundheit, Bildung, Sozialdienstleistungen, Strafverfolgung und Polizeiarbeit;
- den engen Austausch mit Behörden, die für die Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten im funktionalen Stadtgebiet (in benachbarten städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten) zuständig sind, sowie mit relevanten Stellen auf anderen Regierungs- und Verwaltungsebenen.

2.7. Überwachung, Überprüfung, Berichterstattung und Qualitätssicherung

Der SUMP sollte Ziele und Vorgaben sowie Indikatoren für die gegenwärtige Leistung des städtischen Verkehrssystems und die Leistungsziele enthalten, zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Verkehrsüberlastung, Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr, den jeweiligen Anteil der Verkehrsträger, den Zugang zu Mobilitätsdiensten sowie Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Die Umsetzung des SUMP sollte anhand von Leistungsindikatoren überwacht werden.

Insbesondere sollten die lokalen Behörden Mechanismen einrichten, die es erlauben, die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele des jeweiligen SUMP zu überwachen und erforderlichenfalls rechtzeitig Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Empfehlung der Kommission zu nationalen SUMP-Unterstützungsprogrammen den Städten bei dieser Aufgabe helfen und die Qualität des jeweiligen SUMP sowie die Einhaltung der Anforderungen des SUMP-Konzepts sicherstellen.

Die Fortschritte bei der Verwirklichung des Hauptziels und der besonderen Ziele des SUMP sowie der Erfüllung der darin enthaltenen Vorgaben sollten regelmäßig anhand ausgewählter Ergebnisindikatoren ⁽²²⁾ bewertet werden. Es sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den rechtzeitigen Zugriff auf einschlägige Daten und Statistiken sicherzustellen. Ein Überwachungsbericht sollte die Grundlage für eine Überprüfung der SUMP-Umsetzung darstellen.

Im Interesse der Überwachung und um Vorkehrungen für künftige Erfordernisse und Herausforderungen zu treffen, sollte mit Projektionen gearbeitet werden. Solche Projektionen können durch digitale Instrumente wie lokale digitale Zwillinge unterstützt werden.

2.8. Orientierungshilfe und Unterstützung auf europäischer Ebene

Die Europäische Kommission wird weiterhin über den Europäischen Informationsdienst für den Nahverkehr (European Local Transport Information Service, ELTIS) — Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽²³⁾ Informationen über SUMP bereitstellen. Diese Informationen umfassen die Leitlinien für den SUMP-Prozess sowie Referenzmaterialien zu Einzelaspekten des SUMP. ⁽²⁴⁾

Die Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität ⁽²⁵⁾, die nach der Annahme des neuen EU-Rahmens für urbane Mobilität eingerichtet wurde, wird zur Ergänzung und Straffung dieses Materials beitragen.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Etwa die Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

⁽²⁵⁾ Gruppe E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=de&groupID=3863>).