

Zum Grünbuch Stadtverkehr der EU-Kommission

## Die kommunale Verkehrspolitik vor dem Aus

Innerstädtischer Verkehr war schon immer ein Handlungs- und Diskussionsfeld von Städten und Gemeinden. Doch mit dem Grünbuch Stadtverkehr mischt sich die Europäische Kommission in die kommunale Verkehrspolitik ein. Das könnte schwerwiegende negative Folgen haben. **Von Gerd Landsberg**

Die EU-Kommission hat ein Grünbuch mit dem Titel „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt. Sie will damit eine europäische Diskussion darüber beginnen, was Mobilität in den Städten behindert und wie erwünschte Mobilität gefördert werden kann.

In den Städten und Gemeinden ist die örtliche Verkehrspolitik ein Dauerthema. Eines Anstoßes der Europäischen Union (EU) bedarf es also nicht. Die Einwohner und Besucher in den Städten und Gemeinden sorgen von sich aus für eine ständige Diskussion über die Gestaltung der Verkehrspolitik. Das Grünbuch der EU konzentriert sich auf fünf Themenbereiche des lokalen Verkehrs. Dazu gehört der Bedarf nach flüssiger Verkehrsabwicklung, der Wunsch nach mehr Grün, eine bessere Koordinierung des öffentlichen Verkehrs, Fragen, wie mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen können sowie Sicherheitsaspekte.

### Eingriff in die kommunale Verkehrspolitik

Aber es geht bei dem Grünbuch vor allem um die Frage, wer für die Verkehrspolitik in unseren Städten und Gemeinden zuständig sein soll. Das Grünbuch enthält nämlich eine europäische Agenda für die Mobilität in der Stadt. Weil sich Kommunen in ganz Europa mit ähnlichen Problemen wie Verkehrsstaus, Straßenverkehrssicherheit, Umweltverschmutzung, Lärmschutz und Ziele des

Klimaschutzes konfrontiert sehen, soll die kommunale Verkehrspolitik als Teil der europäischen Verkehrspolitik betrachtet werden. Die EU-Kommission erhebt damit letztlich den Anspruch, gesetzliche Regelungen für den Bereich kommunaler Verkehrspolitik zu erlassen.

Diesen Anspruch weise ich im Namen des Städte- und Gemeindebundes zurück. Die örtliche Verkehrspolitik ist keine europäische Aufgabe. Die Städte und Gemeinden stellen sich den Herausforderungen der Verkehrsprobleme. Wo sie diese alleine nicht lösen können, helfen unter Umständen interkommunale Kooperationen. Lösungen können aber nicht auf der europäischen Ebene gefunden werden. Ein Beispiel hierfür ist die europaweit vorbildliche Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in flächendeckenden Verkehrsverbänden. Diese Verkehrsverbände sind im Sinne der Benutzer, auch wenn sie vor dem Hintergrund europäischen Binnenmarktrechts immer wieder hinterfragt werden.

Im Übrigen tragen die Städte und Gemeinden aus eigener Motivation zur Entwicklung einer neuen Kultur der Mobilität in Deutschland bei. Sie stärken seit Jahren den sogenannten Umweltverbund, indem sie jährlich über drei Milliarden Euro Fehlbeträge bei den Verkehrsunternehmen ersetzen. Sie setzen zunehmend moderne Informationstechnik für den Verkehrsfluss ein, bewirtschaften den knappen Parkraum und sorgen durch Verkehrskontrollen zusammen mit der Polizei für mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen.

Zudem ist es problematisch, wenn die EU gesetzliche Maßnahmen erlässt, die auf kommunaler Ebene umgesetzt werden müssen, für die die betroffenen kommunalen Behörden aber keine Regelungsbefugnisse haben. Ein Paradebeispiel hierfür ist die Feinstaubrichtlinie. Denn es hilft nicht, wenn Städte zu Straßensperrungen gezwungen werden sollen und damit das Problem nur verlagert wird. Tatsächlich wird die Verantwortung zum Schutz der Bürger auf die Kommunen geladen. Das Bundesverwaltungsgericht hat jüngst geurteilt, dass die Kommunen Maßnahmen ergreifen müssten, obwohl sie dafür keine Kompetenzen haben, da diese auf der Landesebene liegen. Da ist der Europafrust in den Rathäusern vorprogrammiert und mehr als verständlich.

### Unzureichende Befugnisse der Gemeinden

Darüber hinaus kritisiere ich das Vorgehen der EU-Kommission bei der Vorbereitung des Grünbuches. Sie hat sich dabei auf eine offene Anhörung der europäischen Öffentlichkeit gestützt. Hier ist aber ein kritischer Blick auf die Beteiligung an dieser Konsultation geboten. Insgesamt 915 Konsultationsbeiträge wurden registriert, wobei die Äußerungen von Einzelpersonen gleichgewichtig neben die Beiträge großer Verbände gestellt wurden. Das entspricht in keiner Weise den Ansprüchen demokratisch legitimierter Repräsentation.

Für die Verkehrspolitik sind die lokalen und regionalen Kommunen verantwortlich. Wer zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen will, der muss die Kommunen stärken statt ihre Handlungs- und Entscheidungsfähigkeit zu beschränken. Daher fördern wir als kommunale Spitzenverbände, dass wir gesondert und hervorgehoben von der EU zu diesem Thema angehört werden.

#### AUTOR + KONTAKT

**Dr. Gerd Landsberg** ist geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes.

Deutscher Städte- und Gemeindebund,  
Marienstr. 6, 12207 Berlin.  
Tel.: +49 30 773070, E-Mail: dstgb@dstgb.de

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.