



Sustainable Urban Transport Planning (SUTP)
Städtischen Verkehr nachhaltig planen
SUTP Handbuch • Leitfaden für den
Planungsprozeß • 2007

Aus dem Englischen übersetzt



Erstellt für die Europäische Kommission von Rupprecht Consult
und den Partnern des PILOT Konsortiums.



Autoren

Marc Wolfram, Sebastian Bührmann
Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH
Hatzfeldstrasse 6
51069 Köln
Deutschland
Tel +49.221.60 60 55 – 0
Fax +49.221.60 60 55 – 29
E-Mail s.buehrmann@rupprecht-consult.eu
Internet www.rupprecht-consult.eu



In Zusammenarbeit mit

Aufgabe 1	Statusanalyse und Szenarioentwicklung	Jeroen Bastiaens – VECTRIS Alastair Byers – TTR	jeroen.bastiaens@vectris.be alastair.byers@ttr-ltd.com
Aufgabe 2	Vision, Zielsetzungen und Planziele	Alastair Byers – TTR	alastair.byers@ttr-ltd.com
Aufgabe 3	Aktions- und Budgetplan	Sylvia Klatka – ConVoco	sylvia.klatka@convoco.pl
Aufgabe 4	Vergabe der Verantwortlichkeiten & Ressourcen	Jeroen Bastiaens – VECTRIS	jeroen.bastiaens@vectris.be
Mission 1	Zeitplanung des Planungsprozesses	Jeroen Bastiaens – VECTRIS Patrick Auwerx – Mobiel 21	jeroen.bastiaens@vectris.be patrick.auwerx@mobiel21.be
Mission 4	Bürgerbeteiligung	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobiel21.be
Mission 5	Einbeziehung von Interessensgruppen	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobiel21.be
Mission 7	Soziale Chancen und Geschlechtergleichheit	Valerie Bénard – EUROCITIES	valerie.benard@eurocities.eu
Mission 9	Qualifikationsmanagement	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobiel21.be
Mission 10	Management und Organisation	Jeroen Bastiaens – VECTRIS	jeroen.bastiaens@vectris.be

Gesamtkoordination des PILOT-Projekts

Sylvain Haon – POLIS, shaon@polis-online.org
Ivo Cré – POLIS, icre@polis-online.org

Danksagung

Die Autoren möchten insbesondere Stephane Gusmeroli (Großraum Grenoble) und Coen Mekers (Provinz Gelderland) für die fachmännische Prüfung des Entwurfs dieses Dokumentes danken, sowie John Buckett (Hampshire County Council), Barbara Davies (Bristol City Council), Bela Dören (TTI Urban Net, Köln), Mark van der Jagt (Stadt Den Haag), Alberto Santel (Commune di Genoa), Jean-Luis Sehier (Communauté Urbaine Lille Métropole), Stewart Stacey (Birmingham City Council) und Christina Verdacchi (Commune di Genoa) für die Prüfung von Entwürfen einzelner Abschnitte.

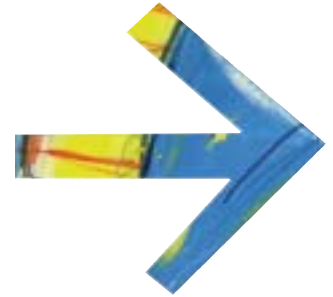
Haftungsausschluss

Dieses Handbuch wurde von den Autoren im Namen der Europäischen Kommission, GD Umwelt, vorbereitet. Es reflektiert jedoch nicht zwangsläufig die Ansichten der Europäischen Kommission.

2007 für die Europäische Kommission erstellt von Rupprecht Consult mit dem Beitrag der Partner des Pilot Projekts. Bilder vom ungarischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr während der Europäischen Mobilitätswoche 2005 in Budapest zusammengestellt. Layout: Mobiel 21



Inhalt



1	Verwendung dieses Handbuchs	4
1.1	Zielgruppe	4
1.2	Allgemeine Struktur	4
1.3	Womit fängt man an?	8
1.4	Was dieses Handbuch nicht ist ...	10

TEIL I: ÜBERSICHT UND EINFÜHRUNG IN SUTP 11

2	Verständnis & politische Rahmenbedingungen für SUTP	12
2.1	Definition von SUTP	13
2.2	Strategischer Rahmen für SUTP	15
3	Grundlegende Elemente von SUTP	18
3.1	SUTP Aufgaben - Übersicht und Checkliste	19
3.2	SUTP Missionen – Übersicht und Checkliste	20
3.3	Ein kompletter SUTP-Prozess	21

TEIL II: PRAKTISCHE UMSETZUNG VON SUTP 23

4	Ablauf des SUTP-Prozesses - 5 Aufgaben	24
	Aufgabe 1: Statusanalyse und Szenarioentwicklung	25
A1.1	Inventarisierung von Plänen und Strategien	26
A1.2	Statusanalyse	27
A1.3	Szenarioentwicklung	28
	Aufgabe 2: Vision, Zielsetzungen und Planziele	29
A2.1	Gemeinsame Vision der Interessensgruppen	30
A2.2	Definition der Zielsetzungen	31
A2.3	Planziele für Ergebnisindikatoren	32
	Aufgabe 3: Aktions- und Budgetplan	33
	Aufgabe 4: Vergabe der Verantwortlichkeiten & Ressourcen	34
	Aufgabe 5: Monitoring und Evaluierung	35
5	Entwicklung eines strategischen und operativen Rahmens - 10 Missionen	36
M1	Zeitplanung des Planungsprozesses	37
M2	Strategische Koordination & Beziehungen zwischen den Akteuren	38
M3	Verantwortlichkeit & geographische Abdeckung	39
M4	Bürgerbeteiligung	40
M5	Einbeziehung von Interessensgruppen	41
M6	Integration sektoraler Politiken	42
M7	Soziale Chancen und Geschlechtergleichheit	43
M8	Information und Public Relations	44
M9	Qualifikationsmanagement	45
M10	Management und Organisation	47
6	Planverabschiedung und Genehmigung	48
	Anhang	49
I	Glossar	49
II	Definitionen	50
III	Weitere Informationen	51



1 Verwendung dieses Handbuchs

Das vorliegende Dokument ist ein Nachschlagewerk für die praktische Umsetzung von Sustainable Urban Transport Planning (SUTP – Nachhaltige Stadtverkehrsplanung). Sie finden eine Version in englischer Sprache mit weiteren Details von jeder Planungsaufgabe und Mission auf der Website von PILOT (www.pilot-transport.org). Um Ihnen zu helfen, das Handbuch bestmöglich zu nutzen, definiert dieser einleitende Abschnitt, welches die Zielgruppe ist, wie die Inhalte strukturiert sind, und wo Sie am besten zu lesen beginnen – abhängig von Ihren spezifischen Bedürfnissen und Interessen.

1.1 Zielgruppe

Verantwortlich für das
Vorantreiben von SUTP:
Lokale und regionale
Behörden

In erster Linie richtet sich dieses Handbuch an lokale und regionale Behörden: Gemeinden, Städte, Ballungsräume und ihre jeweiligen sektoralen Verwaltungen. Sie sind die Hauptakteure, die für das Aufgreifen des Themas SUTP und für das Vorantreiben des gesamten Prozesses verantwortlich sind. Darüber hinaus sind regionale Behörden als Verantwortliche für die Verkehrsplanung auch die wichtigsten Ansprechpartner im Hinblick auf die Verbesserung bestehender Praktiken.

Dennoch ist es eine Notwendigkeit, dass das Thema dieses Handbuchs - SUTP - eine wesentliche umfangreichere Zielgruppe anspricht. Es ist daher gleichermaßen an alle Interessensgruppen in Bezug auf Mobilität in Ballungsräumen gerichtet, da sie einbezogen werden müssen, und eine reichhaltige Informationsquelle zur Initiierung regionaler SUTP-Debatten darstellen. Dementsprechend gehören potentielle Leser zu folgenden Interessensgruppen:

Richtet sich
an alle städtischen
Interessensgruppen in
Bezug auf Mobilität

- **Politiker** – Gewählte Vertreter mit einem hochrangigen Profil (insbesondere Bürgermeister) oder verantwortlich für mobilitätsbezogene politische Portfolios (Ratsmitglieder, Minister, Delegierte und Abgeordnete, usw.).
- **Behörden** – Gemeinde, Bezirke, regionale und nationale Verwaltungen und ihre unterschiedlichen Sektorverwaltungen (Verkehr, Raumordnung, Umwelt, Soziales, wirtschaftliche Entwicklung, ...) sowie damit zusammenhängende Ämter (z.B. Autobahnbehörden, Eisenbahn- oder Flughafenunternehmen).
- **Zivilgesellschaft** – Einschließlich öffentlicher Organisationen, wie beispielsweise Kammern, Universitäten, Schulen oder Krankenhäuser sowie private Akteure, z.B. Infrastruktur- und Dienstleistungsbetreiber, Industrie, KMUs, Berufsverbände und Gewerkschaften
- **Bürger** – Alle Menschen, die in einem Ballungsraum leben oder arbeiten, einschließlich ihrer organisierten Interessensvertretungen (Bürger- oder Nachbarschaftsvereine).

3.2 Allgemeine Struktur

Die fünf Hauptkapitel 2-6 dieses Handbuchs bieten eine schrittweise Einführung in das komplexe Thema SUTP. Sie sind in zwei Teile unterteilt:

TEIL I & II:
Übersicht und
Beschreibung von SUTP

- **TEIL I (Kapitel 2-3)** - Bietet eine Definition und Übersicht über das Thema "SUTP", und betrachtet es im weiteren Kontext europäischer politischer Entwicklungen.
- **TEIL II (Kapitel 4-6)** - Enthält eine Kurzbeschreibung und Erläuterung der Bandbreite an Aktivitäten, die erforderlich sind, um einen vollständigen SUTP-Prozess in die Praxis umzusetzen.

Eine kurze Synthese der einzelnen Kapitel wird nachfolgend angeboten.



PILOT-Handbuch – Nachschlagewerk

1 Verwendung dieses Handbuchs

2 Verständnis & politische Rahmenbedingungen für SUTP

Was ist SUTP? Was ist der strategische Kontext?

3 Grundelemente von SUTP

Welche Aktionen sind erforderlich?

Wie beziehen sich diese aufeinander?

TEIL I

Übersicht und
Einführung
in SUTP

4 Steuerung des SUTP-Prozesses

Welche Informationsbasis ist erforderlich?

Wie orientiert man die Entwicklung neuer Strategien?

Was gewährleistet die Umsetzung?

Wie bewertet man den Fortschritt?

TEIL II

Praktische Umsetzung
von SUTP

5 Entwicklung eines strategischen und operativen Rahmens

Wie initiiert man den Prozess?

Wer ist beteiligt und wie?

Was sind grundlegende Erfolgsfaktoren?

Wie organisiert man den Prozess?

6 Planverabschiedung und –Genehmigung

Anhang

Abbildung1: Übersicht des PILOT-Handbuchs - Teil I und II





Definition von
SUTP und
politische
Rahmenbedingungen

Übersicht über
„Aufgaben“ und
„Missionen“ für
eine ideale SUTP

TEIL I - Übersicht

Kapitel 2: Verständnis & politische Rahmenbedingungen für SUTP

Dieses Kapitel, das die wichtigsten Probleme der Stadtverkehrsplanung in Europa skizziert, unterstreicht den dringenden Bedarf an neuen Ansätzen. Es betont, dass der Schwerpunkt - um erfolgreich zu sein - auf die Erneuerung der Planungsprozesse gelegt werden sollte, bevor man neue Strategien und Maßnahmen diskutiert.

Als Reaktion auf diese Herausforderung stellt es eine prägnante Definition nachhaltiger Stadtverkehrsplanung vor, die das Ziel, den Gegenstand und die wichtigsten Leistungsmerkmale spezifiziert. Das Kapitel schließt mit einer Illustration, wie SUTP durch EU-Richtlinien und die geltende EU-Gesetzgebung unterstützt wird sowie mit dem Beispiel nationaler SUTP-Vorschriften in Frankreich und Großbritannien.

Kapitel 3: Grundelemente von SUTP

Eine Reihe von Grundelementen wurde zum Zweck dieses Handbuchs definiert, die in jedem SUTP-Prozess vorhanden sein sollten. Zwei Arten werden unterschieden:

- **“Aufgaben”** - Dies sind Aktivitäten, die für die Entwicklung und Umsetzung konkreter Strategien und Maßnahmen im Stadtverkehr erforderlich sind, konsolidiert in einem formell verabschiedeten und genehmigten „Aktions- und Budgetplan“. Die Summe dieser Aufgaben wird als „SUTP-Prozess“ bezeichnet.
- **“Missionen”** - Vorbereitende und begleitende Aktivitäten, die den Aufgaben zugrunde liegen und die maßgeblich für den Erfolg des SUTP-Prozesses sind. Sie systematisieren die Auswahl der Aktionen, die erforderlich sind, um neue Denkweisen zu initiieren und Planungsroutinen einzuführen als auch solcher Aktionen die SUTP begünstigen und stabile institutionelle Rahmenbedingungen schaffen, innerhalb derer innovative städtische Mobilitätstrategien und Maßnahmen entwickelt werden können.

Kapitel 3 bietet eine Übersicht über die Aufgaben und Missionen, die für die Umsetzung von SUTP definiert werden.¹ Ihre Hauptcharakteristiken werden in zwei Checklisten für lokale Interessensgruppen dargestellt, die eine Selbstbeurteilung ihrer eigenen Stärken und Schwächen im Hinblick auf SUTP ermöglichen. Schließlich wird das gesamte Schema, das Aufgaben und Missionen miteinander verbindet, zusammengefasst, reichend von anfänglichen Erwägungen über die Umsetzung von Maßnahmen bis zur Evaluierung.

¹ Sie finden weitere Informationen über jede Mission und Aufgabe in der englischsprachigen Vollversion des Handbuchs, die auf der Website von PILOT (www.pilot-transport.org) zur Verfügung steht.



TEIL II - Übersicht

Kapitel 4: Ablauf des SUTP-Prozesses

Dieses Kapitel bietet eine Beschreibung der 5 SUTP-Aufgaben, die erforderlich sind, um einen umsetzungsfähigen Aktions- und Budgetplan zu erstellen. Dies beinhaltet:

- Eine Inventarisierung bestehender Pläne und Strategien, eine umfassende Situationsanalyse und die Entwicklung verschiedener Szenarien (Aufgabe 1).
- Die Entwicklung einer allgemeinen Vision der Interessensgruppen, einer Definition der Zielsetzungen und das Setzen von konkreten Planzielen (Aufgabe 2).
- Auswahl und Gestaltung von Maßnahmen, die in einen Aktions- und Budgetplan integriert werden (Aufgabe 3).
- Zuordnung der Umsetzungsverantwortung und Ressourcen für alle vereinbarten Maßnahmen (Aufgabe 4).
- Organisation eines Monitoring zur Beurteilung des Planungsprozesses sowie den Auswirkungen der Maßnahmen (Aufgabe 5).

Kapitel 5: Aufbau eines strategischen und operativen Rahmens

Um den spezifischen Eigenschaften des SUTP-Prozesses zu entsprechen und ihre erfolgreiche Realisierung zu ermöglichen, muss eine Reihe eng miteinander verbundener Aktivitäten in Angriff genommen werden. Kapitel 5 konzentriert sich auf die folgenden 10 Missionen:

- Sorgfältige Zeitplanung des gesamten Prozesses (Mission 1)
- Erfüllen spezifischer Anforderungen im Hinblick auf die strategische Koordination der Akteure (Mission 2) und ein angemessenes geographisches Planungsgebiet (Mission 3)
- Realisierung von zielorientierten Beratungs- und Beteteiligungsaktivitäten für Bürger (Mission 4) und Interessensgruppen (Mission 5)
- Erbringung von besonderen Anstrengungen für die sektorübergreifende Integration von Strategien (Mission 6) und für die Erreichung sozialer Gleichheit und Geschlechtergleichheit (Mission 7)
- Medienarbeit und Entwicklung einer SUTP-Marketingstrategie (Mission 8)
- Verfügbarkeit von wichtigen Mitarbeiterqualifikationen (Mission 9) und Ausführung eines umsichtigen technischen Managements (Mission 10).

Kapitel 6: Verabschiedung und Genehmigung des Plans

Der Zweck dieses Kapitels ist es, die entscheidende Bedeutung einer formellen Verabschiedung des Aktions- und Budgetplans zu unterstreichen und seine Genehmigung durch höhere Regierungsreihen und/oder eine unabhängige Prüforganisation zu gewährleisten. Dieser Meilenstein schließt einen Zyklus des SUTP-Prozesses ab und ist wesentlich, um den legitimen Status der im Plan definierten Strategien und Maßnahmen zu gewährleisten und um Verantwortung und Akzeptanz sicherzustellen.

Anhang

Dieser abschließende Abschnitt beinhaltet ein Glossar über wichtige Begriffe und Abkürzungen, die im Dokument verwendet werden (Kapitel I), sowie Definitionen, die für SUTP relevant sind (Kapitel II) und bietet Links zu Quellen, die weitere Informationen über den vollständigen SUTP-Prozess oder spezifische Aufgaben und Missionen (Kapitel III) enthalten.

5 Aufgaben:
Von der Situationsanalyse
über die Gestaltung
von Strategien bis zur
Umsetzung

10 Missionen:
Grundlagenbedingungen
und
Unterstützungsaktionen

Den Plan zu einem
formellen Instrument
machen

Glossar, Definitionen
und Links zu weiteren
Informationen





Unterschiedliche
Städte -
Unterschiedliche
Anforderungen

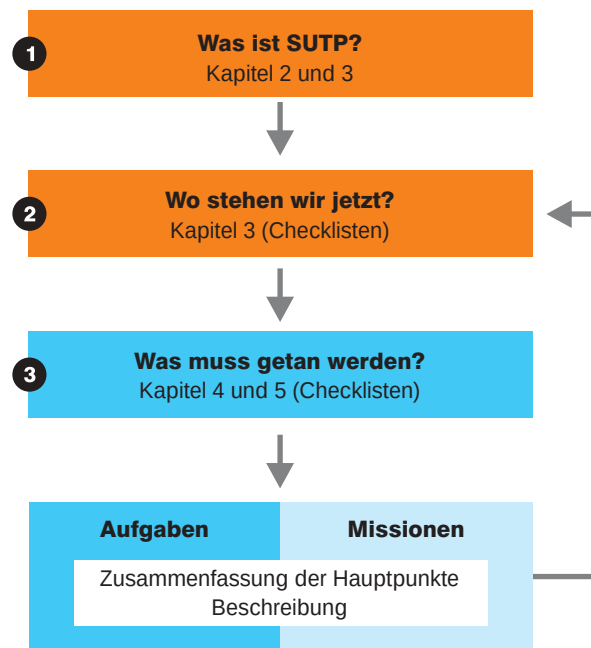
1.3 Womit fängt man an?

Ballungsräume sind unterschiedlich - und so sind auch ihre Anforderungen im Hinblick auf SUTP. Offensichtlich kann diese enorme Vielfalt bei der Herausgabe von Leitlinien auf europäischer Ebene nicht berücksichtigt werden. Was an einem Ort alltägliche Praxis ist, kann an einem anderen Ort eine echte Revolution darstellen. Daher stellt dieses Handbuch einen **Idealfall** vor - einen vollständigen SUTP-Prozess und die Merkmale, die dieser aufweisen sollte.

Folglich ist es erforderlich, dass jeder Leser seine eigene Position innerhalb dieses angebotenen idealen Rahmens identifiziert. Ob dies bedeutet, dass man auf „Anfängerniveau“ startet oder bestehende Praktiken auf „fortgeschrittenerer Ebene“ abstimmt, muss anhand der regionalen Situation entschieden werden. Um rasch zu finden, was Sie benötigen, wird folgende Nutzung des Handbuchs in drei Schritten empfohlen:

Abbildung2: Nutzung dieses Handbuchs - Empfohlene Vorgangsweise

Drei Schritte zur
Nutzung dieses
Handbuchs



1 Machen Sie sich ein Bild über SUTP

Bevor wir uns in Teil II dieses Handbuchs mit einer detaillierten Anleitung beschäftigen, ist es zwingend erforderlich, den vollen Umfang des Begriffs „Sustainable Urban Transport Planning“ zu verstehen. Die kurze Einführung in SUTP und die Übersicht über Aufgaben und Missionen in Teil I sollte Ihnen den erforderlichen globalen Begriffsumfang bieten. Wenn Sie diese Kapitel zuerst lesen, wird Ihnen dies ermöglichen, zu verstehen, wie das Panorama der Aktivitäten miteinander verbunden ist und wird daher die einzelnen Aufgaben und Missionen relativieren. Es ist irreführend, nur einige von ihnen auszuwählen - es ist das komplette Spektrum, das SUTP charakterisiert.

2 Beurteilen Sie Ihre eigene Situation

Durch den Vergleich dieses Begriffs von SUTP mit dem, was in Ihrem eigenen Ballungsraum vor sich geht, können Stärken und Schwächen ermittelt und Prioritäten gesetzt werden. Die Übersicht über Aufgaben und Missionen und die in Kapitel 3 zur Verfügung gestellten Checklisten ermöglichen Ihnen, ihre jetzige Situation im Hinblick auf SUTP zu beurteilen. Auf dieser Basis können Sie sich unmittelbar denjenigen Abschnitten in Teil II widmen, die in Ihrem Kontext von besonderer Bedeutung zu sein scheinen. Andernfalls können Sie sich entscheiden, mehr über den SUTP-Prozess (Kapitel 4) zu lesen, bevor Sie Ihre Vorstellung durch Behandlung der Missionen (Kapitel 5) erweitern.

3 Erfahren Sie mehr über Aufgaben und Missionen - Nachschlagewerk

Die Kapitel 4 und 5 bieten eine prägnante Vorstellung über die jeweilige Aufgabe/Mission auf jeweils zwei Seiten, und definieren das Ziel, die Hauptaktivitäten und die Zeitplanung im Rahmen des allgemeinen SUTP-Prozesses. Der Abschnitt enthält auch Checklisten mit „Erfolgskriterien“ und „Meilensteinen“ (wichtige Errungenschaften im Prozess), um eine Selbsteinschätzung für jede Aufgabe/Mission zu ermöglichen.

Im Anhang finden Sie Links zu Quellen, die weitere Informationen über die Themen der Aufgaben und Missionen bieten.

Sobald Sie das Gefühl haben, dass Sie ein Thema und seine Auswirkungen völlig verstanden haben, empfiehlt sich, dass Sie zu den Checklisten der Aufgaben und Missionen zurückkehren, und die Selbsteinschätzung prüfen, die Sie in Anbetracht der gewonnenen Einblicke vorgenommen haben. Sie werden möglicherweise feststellen, dass sich Ihre Auffassung der regionalen Stärken und Schwächen für einige Aufgaben/Missionen verändert hat.

Was ist SUTP?

Wo stehen wir jetzt?

Was muss
getan werden?

Selbsteinschätzung:
Vorher und nachher





1.4 Was dieses Handbuch nicht ist ...

Die Anstrengungen, die unternommen werden, um eine systematische und umfassende Darstellung von SUTP in diesem Handbuch zu erreichen, sollten bei den Lesern keine falschen Erwartungen wecken. Die Darstellung eines Idealfallszenarios hat die Neigung, anzudeuten, dass eine erfolgreiche praktische Umsetzung von SUTP exakt so aussehen sollte.

Obwohl dieser Eindruck nicht ganz vermieden werden kann, ist es nützlich, im Vorhinein zu unterstreichen, dass dieses Handbuch nicht mehr - aber auch nicht weniger bietet - als gut strukturierten „Stoff zum Nachdenken“, der allerdings von den Lesern noch „verdaut“ werden muss. Die folgenden Einschränkungen sollten folglich deutlich machen, was dieses Handbuch nicht bieten will und kann:

Grenzen dieses Handbuchs

- **Kein „Kochbuch“** - das eine Reihe von Bewegungsabläufen vorschreibt. Die in diesem Handbuch enthaltenen Informationen müssen grundsätzlich im Rahmen der örtlichen Situation interpretiert werden, was manchmal zur Schlussfolgerung führen kann, dass man alternative Wege bei der Umsetzung von SUTP beschreiten sollte.
- **Kein „technisches Handbuch“** – das alle operativen Unterfangen abdeckt, die für die Praxisumsetzung von SUTP notwendig sind. Die Betonung liegt auf dem ganzen Bild, nicht auf technischen Details.
- **Keine „Erfolgsgarantie“** – die unterstellt, dass die Umsetzung von SUTP jeder Stadt mittels Anwendung der beschriebenen Prinzipien gelingen wird. Andererseits ist es natürlich empfehlenswert, ergänzende (örtliche) Expertise einzubringen, um eine ausgewogenere Vorstellung über die Möglichkeiten und ihre Eignung zu bekommen. Andererseits sind nationale und regionale politische Zusammenhänge sowie das Verständnis und Engagement der örtlichen Akteure entscheidende Bedingungen, die den Prozess tatsächlich beherrschen - nicht die in diesem Handbuch vorgestellten Konzepte.



Petra Simon



Teil I • Übersicht und Einführung in SUTP



2 Verständnis & politische Rahmenbedingungen für SUTP

Städte sind mit komplexen Verkehrsproblemen konfrontiert

Organisatorische Klüfte beeinträchtigen die Verkehrsplanung

SUTP reagiert auf die Notwendigkeit eines neuen Ansatzes

Verkehr und Mobilität sind entscheidend für die Gesellschaft. Sozioökonomische Interaktion erfordert die physische Bewegung von Menschen und Waren. Dies wirkt sich auch auf die Lebensqualität der Menschen aus.

Trotz dieser entscheidenden Funktion hat Verkehr heutzutage viele negative Auswirkungen. Und diese Auswirkungen sind besonders in städtischen Ballungsräumen akut: Luftverschmutzung, Lärm, sinkende Erreichbarkeit und Mobilität, Stau und Sicherheitsprobleme sind Teil des Spektrums. Darüber hinaus trägt motorisierter Stadtverkehr auch erheblich zum globalen Klimawandel bei.

Stadtverkehrsplanung setzt folglich Entscheidungen voraus, die die Gesellschaft als Ganzes erheblich beeinflussen: Sie formt auch die umweltbezogene, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Zukunft unserer Städte - nicht nur der Verkehrsinfrastruktur und Dienstleistungen.

In der Praxis behindern jedoch bestehende organisatorische Klüfte eine integrierte Darstellung der Herausforderungen im Hinblick auf Nahverkehr und die Entwicklung entsprechender Lösungen. Die am häufigsten vorkommenden Arten von organisatorischen Grenzen, die eine Verkehrsplanung beeinträchtigen, gibt es üblicherweise zwischen:

- **Verkehrsarten und -Trägern** – gesonderte Verantwortlichkeiten für öffentlichen Verkehr und insbesondere Straßenverkehr, aber auch für Fußgänger und Radfahrer, Parkplätze, Eisenbahn, Wasser- und Lufttransport.
- **Verantwortungsbereichen** – territoriale Abgrenzungen, die häufig nicht mit den funktionalen Verkehrsbeziehungen übereinstimmen (z.B. Pendlereinzugsbereiche).
- **Politischen Bereichen** – Unterschiedliche sektorpolitische Bereiche beeinträchtigen Verkehr und Mobilität mehr oder weniger ausdrücklich, wie beispielsweise Stadtplanung, wirtschaftliche Entwicklung oder kulturelles Erbe.
- **Öffentlich und Privat** – Für die Planung und/oder den Betrieb von Infrastrukturen und Dienstleistungen (z.B. öffentlicher Verkehr, Eisenbahn, Häfen, Flughäfen) verantwortliche Ämter
- **Regierungsebenen** – Kompetenzen und Verantwortlichkeiten verschiedener Verantwortungsebenen, d.h. Gemeinden, Bezirke, regionale und nationale Regierungen

Nicht zuletzt wird Verkehrsplanung immer noch eher als technische Aufgabe betrachtet, die rein auf die „Beseitigung von Engpässen“ oder die Schaffung zusätzlicher „Kapazität“ ausgerichtet ist und nicht darauf, breitere gesellschaftliche Zielsetzungen zu erreichen. Folglich fehlt es häufig an der notwendigen Beteiligung von Interessensgruppen, die Akteure über die oben genannten Grenzen hinweg verbinden.

Dies ist genau, wo Sustainable Urban Transport Planning (SUTP) ansetzt: Nahverkehrs- und Mobilitätsprobleme erfordern heutzutage dringend eine vielschichtige Reaktion, auf Basis einer langfristigen Strategie und entwickelt im Einvernehmen mit einschlägigen Behörden und der Zivilgesellschaft. Gleichzeitig müssen konkrete und erreichbare Ziele gesetzt werden, um eine wirkliche Veränderung zu demonstrieren. SUTP stellt sich dieser Herausforderung und bietet einen strukturierten Ansatz, um die lokale Planung der Stadtverkehrs in Richtung des allgemeinen Ziels einer nachhaltiger Stadtentwicklung zu lenken.





2.1 Definition von SUTP

Um rasch zu erklären, worum es bei SUTP geht und wie sich diese von herkömmlichen verkehrsplanerischen Ansätzen unterscheidet, müssen drei Aspekte spezifiziert werden: das eigentliche Ziel, der Gegenstand, und die charakteristischen Qualitäten als Planungsprozess.

Was ist das Ziel von SUTP?

SUTP strebt die Erreichung eines nachhaltigen Stadtverkehrssystems an², und zwar durch Behandlung von mindestens zwei Zielsetzungen:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit für alle Bürger durch ein zugängliches Verkehrssystem, in Übereinstimmung mit den folgenden Zielsetzungen.
- Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrssystems auf die Gesundheit und Sicherheit der Bürger, insbesondere den verletzlichsten Gruppen.
- Reduktion von Luftverschmutzung und Lärmemissionen, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch.
- Verbesserung der Effizienz und Kosteneffizienz des Verkehrs von Personen und Gütern, unter Berücksichtigung der externen Kosten.
- Beitrag zur Verbesserung der Attraktivität und Qualität der städtischen Umwelt und der Stadtgestaltung.

Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems

Was behandelt SUTP?

Die mittels SUTP definierten Strategien und Maßnahmen sollten alle Arten und Formen des Verkehrs in gesamten Ballungsraum umfassend behandeln:

- Öffentlich und Privat
- Personen und Fracht
- Motorisiert und nicht motorisiert
- Verkehr und Parken.

Umfassende Behandlung des Verkehrs von Menschen und Gütern

² z.B. gemäß den Definitionen des EU-Verkehrsrates im Jahr 2001 (Details im Anhang)

Hauptcharakteristiken des SUTP-Prozesses

Wie funktioniert SUTP?

SUTP ist eine Form der effizienteren und effektiveren Lösung von verkehrsbezogenen Problemen in städtischen Bereichen. Der Ansatz baut auf bestehenden Praktiken und gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Mitgliedsstaaten auf, und wird durch die Interaktion regionaler Interessensgruppen entwickelt. Wesentliche Charakteristiken von SUTP sind:

- **Ein auf Mitbestimmung ausgerichteter Ansatz** - unter Einbeziehung von Bürgern und Interessensgruppen zu Beginn und während des Entscheidungsbildungsprozesses, der Umsetzung und Evaluierung, dem Aufbau örtlicher Kapazitäten für die Bewältigung komplexer Planungsprobleme und die Gewährleistung der Geschlechtergleichheit.
- **Die Zusicherung der Nachhaltigkeit** - Ausgleich sozialer Gerechtigkeit, umweltbezogener Qualität und wirtschaftlicher Entwicklung
- **Ein integrierter Ansatz** – von Praktiken und Strategien zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, politischen Sektoren (z.B. Raum- und Stadtplanung, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Eingliederung, Gesundheit, Sicherheit), öffentlichen und privaten Organen, Verwaltungsebenen und zwischen benachbarten Behörden
- **Die Konzentration auf die Erreichung messbarer Ziele** - abgeleitet von kurzfristigen Zielsetzungen, abgeglichen mit einer Vision für Verkehr und eingebettet in eine allgemeine, nachhaltige Entwicklungsstrategie
- **Die Bewegung Richtung Kosteninternalisierung** - Überprüfung von Verkehrskosten und Vorteilen auch über politische Sektoren hinweg, d.h. Berücksichtigung der breiteren gesellschaftlichen Kosten und Nutzen.
- **Ein Zyklus der Strategiefindung und Umsetzung** - einschließlich der folgenden fünf Aufgaben:
 - 1 Situationsanalyse und Szenarioentwicklung
 - 2 Definition einer Vision sowie von Zielsetzungen und konkreten Planzielen
 - 3 Auswahl und Gestaltung von Strategien und Maßnahmen
 - 4 Übertragung von Verantwortung und Ressourcen
 - 5 Monitoring und Evaluierung.

Es muss unterstrichen werden, dass SUTP nicht nur einfach die Entwicklung eines "Masterplans" bedeutet, der alle Pläne und Programme einbezieht, die regionale Behörden formell vorbereiten müssen. Der SUTP Planungsprozess ist auch nicht zu Ende, wenn ein Plan mit innovativen Verkehrsmaßnahmen verabschiedet wurde.

Innovative Prozesse - nicht nur Produkte

Stattdessen repräsentiert SUTP die Richtung, in die sich aktuelle Planungspraktiken permanent bewegen sollten, um eine nachhaltige Entwicklung des Stadtverkehrs zu verbessern. SUTP - dies ist das Entscheidende - ist ein neuer Planungsansatz, der sich aus und innerhalb regionaler Behörden und bestehender Praktiken entwickeln sollte.





2.2 Strategischer Rahmen für SUTP

Im Januar 2006 verabschiedete die Europäische Kommission die **Thematic Strategy on the Urban Environment** - ein strategischer Meilenstein für die Verbesserung nachhaltiger Stadtentwicklung in Europa.³ Die Strategie fördert im Wesentlichen zwei miteinander verbundene regionalpolitische Bereiche, für die auch eine weitere Anleitung angeboten wird: Umweltmanagement und STUP. Sie definiert auch eine Reihe von Unterstützungsmaßnahmen der EU, einschließlich des Austausches „Guter Praktiken“, Informationsverbreitung, sowie Schulung und Finanzierung regionaler Aktivitäten durch einschlägige Gemeinschaftsprogramme.

Der Beschluss des Europäischen Parlaments über die thematische Strategie der Kommission für die städtische Umwelt unterstützt die Zielvorstellungen der Strategie und der Idee von SUTPs als ein Instrument zur Verbesserung der städtischen Umwelt. Gleichmaßen empfiehlt die vom Rat angenommene überarbeitete **EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung**⁴, dass örtliche Behörden „im Einklang mit der thematischen Strategie für die städtische Umwelt Pläne und Systeme für den städtischen Verkehr entwickeln und umsetzen“⁵ sollten.

Die thematische Strategie für die städtische Umwelt ist ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der politischen Zielsetzungen der EU, inklusive der Verpflichtung der EU, die Treibhausgasemissionen (im Vergleich zu 1991) um mindestens 20 % bis 2020 zu reduzieren, wie es in den Ratsbeschlüssen vom März 2007 vereinbart wurde. Weitere nachhaltige städtische Verkehrsansätze werden nötig sein, um dieses Ziel zu erreichen.⁶

Die Strategie unterstreicht, dass SUTP eine wichtige strategische Reaktion auf aktuelle Probleme in Bezug auf Stadtverkehr und Mobilität (siehe oben) darstellt. Sie bietet auch einen passenden Rahmen für die Einhaltung einer Reihe von EU-Richtlinien, die im Laufe des vergangenen Jahrzehnts herausgegeben wurden, und die unterschiedliche Aspekte der Stadtplanung und des Umweltmanagements ansprechen:⁷

- **Richtlinien über die Luftqualität** (1996 - 2004): Definieren Grenzwerte für eine große Reihe an Schadstoffen, die von lokalen Gebietskörperschaften bis 2010 eingehalten werden müssen⁸
- **EIA und SEA-Richtlinien** (1997, 2001): Erfordern eine umweltbezogene Bewertung und öffentliche Beratung für bestimmte Pläne, Programme und Projekte⁹
- **Lärmrichtlinie** (2002): Reguliert die Evaluierung und das Management von Umgebungslärm und setzt Grenzwerte für Flug-, Straßen- und Eisenbahnlärm¹⁰
- **Biokraftstoff-Richtlinie** (2003): Verlangt eine Steigerung des Marktanteils von Biokraftstoffen in Mitgliedsstaaten auf 5,75% bis 2010¹¹
- **Umweltinformationsrichtlinie** (2003): Verlangt, dass Umweltinformationen für die Öffentlichkeit voll zugänglich gemacht werden¹²
- **Vertragsrichtlinien für den Öffentlichen Sektor** (1997, 2001): Definiert Verfahren für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen¹³

Obwohl einige die politischen Initiativen der EU zu städtischen Problemen noch immer als Verstoß gegen das Prinzip der Subsidiarität betrachten, ist dies deutlich nicht der Fall: Die Entwicklung lokaler Strategien und Umsetzung von Maßnahmen mittels SUTP auf europäischer Ebene entspricht dem dringenden Bedarf für gemeinsame Qualitätsstandards bei der Planung. Dies ist erforderlich, um mit den Problemen im Hinblick auf Stadtverkehr und Mobilität, die alle europäischen Städte beeinflussen, fertig zu werden. Es ist die Absicht dieses Handbuchs, lokalen und regionalen Akteuren bei der Umsetzung derartiger Standards zu helfen, insbesondere wenn nationale behördliche Rahmenbedingungen fehlen.

Politische Strategie der EU unterstützt SUTP erheblich

SUTP hilft bei der Einhaltung der einschlägigen EU-Gesetzgebung

3 http://ec.europa.eu/environment/urban/thematic_strategy.htm. Der Begriff SUTP, der von der Kommission gefördert wird, basiert im Wesentlichen auf den Empfehlungen der SUTP-Fachgruppe 2004, die gleichermaßen die Basis für den Entwurf für dieses Handbuch darstellen. Siehe auch: http://ec.europa.eu/environment/urban/experts_working_groups.htm

4 Council Presidency Conclusions 10117/06 (9 June 2006) on EU renewed SDS, Deutsche Fassung

5 Council Presidency Conclusions 10117/06 (9 June 2006) on EU renewed SDS, Deutsche Fassung

6 Council Presidency Conclusions 7224/1/07 (2 May 2007) on climate change, Deutsche Fassung

7 Siehe <http://europa.eu.int/eur-lex> Details

8 Richtlinien 1996/62/EG 1999/30/EG 2000/69/EG 2002/03/EG 2004/107/EG

9 EIA: Environmental Impact Assessment; SEA: Strategic Environmental Assessment; Richtlinien 1997/11/EG 2001/42/EG

10 Richtlinie 2002/49/EG COM (2004) 160 endgültig.

11 Richtlinie 2003/30/EG

12 Richtlinie 2003/4/EG

13 Richtlinien 1997/52/EG 2001/78/EG

PDU (Frankreich):
Engagement für die
Planung nachhaltiger
Mobilität

SUTP-Vorschriften in Mitgliedsstaaten

Vor den Bemühungen der Europäischen Kommission wurden natürlich Initiativen für eine Harmonisierung städtischer Verkehrsplanungsansätze von einigen Mitgliedsstaaten gesetzt. Die Beispiele Frankreich und Großbritannien illustrieren zwei alternative Wege der Unterstützung von SUTP durch die nationale Gesetzgebung. Während sie sich im Hinblick auf die verwendeten Instrumente und die hervorgehobenen Themen unterscheiden, decken sich beide im Hinblick auf die Bereitstellung von Qualitätsstandards und einer neuen Strategiewendigkeit für regionale Verkehrsplanungspraxis.

Plan de Déplacements Urbains (PDU) in Frankreich

Die Grundlage für die französische Gesetzgebung im Hinblick auf SUTP wurde bereits in den frühen Achtziger Jahren durch ein Landesgesetz gelegt, das die Vorbereitung eines Plan de Déplacements Urbains (PDU) durch regionale Behörden definiert.¹⁴ Die Charakteristiken dieser Pläne und ihrer Aufstellungsprozesse wurden in den Jahren 1996 und 2000 weiter spezifiziert, wobei das Konzept der nachhaltigen Entwicklung und eine Verstärkung der Integration mit sektoralen Richtlinien - insbesondere Raumplanung - eingeführt wurde.¹⁵ Gleichzeitig wurde der PDU-Ansatz für alle 72 Planungsgebiete des Stadtverkehrs (basierend auf einer statistischen Definition) verpflichtend, die mehr als 100.000 Einwohner umfassen, was insgesamt 58 Ballungsräumen entspricht.

Die regionalen Behörden, die für die Aufbereitung und Finanzierung von PDU verantwortlich sind, sind die Stadtverkehrsbehörden (AOTU) als freiwillige Kooperationen zwischen angrenzenden Gemeinden. Bis 2003 gab es auch einige finanzielle Anreize von der nationalen Regierung, um die Umsetzung des PDU-Ansatzes und öffentliche Verkehrsinvestitionen (insbesondere Straßenbahn und Stadtbahnen) zu fördern. Derzeit finanzieren Regionen und Departments die Pläne gemeinsam, während die EU-Mittel (ERDF) manchmal in PDU-bezogene Investitionen in den öffentlichen Verkehr involviert werden.

Eine erste Generation von Plänen wurde bis 2001 ausgearbeitet, von denen sich die meisten derzeit in der nach fünf Jahren vorgeschriebenen Evaluierungsphase befinden. Der PDU wurde seitdem ein gut eingeführtes Instrument für die Planung, die den Schwerpunkt von Verkehr auf Mobilität verlagert hat. Sie hat den Stellenwert von sektorübergreifenden Verkehrsauswirkungen erweitert und eine Beratung mit Interessensgruppen und Bürgern als allgemeine Praxis eingeführt.

Local Transport Plans (LTP) in Großbritannien

In Großbritannien wurde der aktuelle Ansatz für die Ausarbeitung von Local Transport Plans (LTP) von der nationalen Regierung in den Jahren 1998 und 2000 definiert.¹⁶ Mit dieser Gesetzgebung wurde insbesondere die sektorübergreifende Koordination, effiziente Problemlösung und strategiegelenkte Umsetzung im Rahmen hochrangiger nationaler politischer Ziele betont.

Die Anforderung für Local Transport Plans deckt das gesamte Land ab, basierend auf bestehenden Verwaltungsstrukturen. Behörden, die für die Ausarbeitung verantwortlich sind, sind somit die 'County Councils' und die 'Unitary Authorities'. In Bereichen mit wichtigen Pendelbeziehungen werden sie ermutigt, an gemeinsamen Plänen zu arbeiten. In den sechs Hauptballungsräumen außer London ruht die Pflicht auf der Personenverkehrsbehörde (Passenger Transport Authority), gemeinsam mit den betreffenden 'Unitary Authorities'.

14 LOTI – Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

15 LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie; SRU – Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

16 1998 Weißbuch zum Thema Verkehr 1998 2000 Verkehrsgesetz





Mit der Einführung des LTP-Ansatzes wurde die allgemeine nationale Finanzierung für Nahverkehrsinfrastrukturen mehr als verdoppelt. Diese zusätzlichen Mittel stellten einen wesentlichen Anreiz für die zuständigen Gebietskörperschaften dar, die für die LTP-Entwicklung und -Umsetzung eingeführten Vorschriften zu befolgen. Jährliche Beiträge der Regierung erfolgen auf Basis der Fortschrittsberichte und einer unabhängigen Prüfung. Wenn eine Behörde in einem Jahr gute Erfolge verzeichnet, wird ein erhöhter Beitrag für das nächste Jahr zugeteilt. Zudem werden vereinzelte zweckgebundene Mittel für LTP-Maßnahmen über £5 Millionen nach einem Ausschreibungsverfahren bereitgestellt.

Auch in Großbritannien ist derzeit eine zweite Generation von LTPs in Vorbereitung. Die Erfahrung mit der ersten Runde hat zu geringfügigen Modifikationen der Vorgangsweise geführt, aber die Hauptprinzipien und Ausrichtungen wurden bestätigt und werden von den Interessensgruppen völlig unterstützt.

Freiwillige Engagements für SUTP

Außerhalb dieser Beispiele haben viele Städte und Regionen in ganz Europa bereits begonnen, sich für SUTP - oder zumindest wichtige Elemente dieses Ansatzes – zu engagieren, und zwar auf Basis eines freiwilligen Engagements. Die weitere Verbreitung und Aufnahme derartiger guter Praktiken muss ermutigt werden.

Städte und Regionen
mit Vorreiterrolle



Sara Juhasz

3 Grundlegende Elemente von SUTP

Im Bezug auf das Ziel und den Gegenstand von SUTP gemäß den oben genannten Spezifikationen (siehe 2.1), konzentriert sich dieses Handbuch auf die Illustration dessen, wie SUTP in der Praxis funktionieren könnte.

Während der eigentliche Prozess zwangsläufig von Stadt zu Stadt unterschiedlich ist - je nach der spezifischen örtlichen Situation und den Anforderungen - wurden eine Reihe von grundlegenden Elementen für dieses Handbuch definiert. Diese Elemente sollten in jedem SUTP-Prozess vorhanden sein und bieten eine allgemeine Checkliste zur Bewertung jeder Situation. Zwei Arten von Elementen werden unterschieden, die ihre spezifische Rolle im allgemeinen Prozess widerspiegeln:

Aufgaben

- **5 “Aufgaben”** – Dies sind Aktivitäten, die zur Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen im Stadtverkehr erforderlich sind, letztendlich konsolidiert in einem formell verabschiedeten und genehmigten „Aktions- und Budgetplan“. Die Summe dieser operativen Aufgaben wird als „SUTP-Prozess“ bezeichnet.

Missionen

- **10 “Missionen”** – Sie liegen den Aufgaben zugrunde und sind die vorbereitenden und ergänzenden Aktivitäten, die für den Erfolg des SUTP-Prozesses ausschlaggebend sind, obwohl sie möglicherweise nicht direkt zur Erstellung des „Aktions- und Budgetplans“ beitragen. Die Bedeutung der Missionen liegt in der Bildung des strategischen und operativen Rahmens, innerhalb dessen innovative Strategien entwickelt werden können.

Beurteilung regionaler
Stärken & Schwächen im
Hinblick auf SUTP

Zur Erleichterung einer **Selbsteinschätzung** des Status der unterschiedlichen Aufgaben/Missionen in der aktuellen Stadtverkehrsplanung (vollständig, in einem beschränkten Ausmaß oder überhaupt nicht vorhanden), **werden nachfolgend zwei Checklisten** zur Verfügung gestellt. Sie sollten Ihnen helfen, die Stärken und Schwächen zu identifizieren und zu entscheiden, welche Aktionen umgesetzt werden müssen. Diese Übung sollte nach dem Lesen der Beschreibungen in Kapitel 4 und 5 wiederholt werden, um zu bewerten, ob sich das Verständnis der Aufgaben und Missionen weiterentwickelt hat.



3.1 SUTP Aufgaben - Übersicht und Checkliste

Es müssen 5 Aufgaben für die Ausarbeitung eines Aktions- und Budgetplans, der zur Verabschiedung und Umsetzung bereit ist, berücksichtigt werden. Aufgabe 1 und 2 werden zudem in zwei Unteraufgaben unterverteilt. Die Aufgaben bieten eher eine logische als eine sequenzielle Struktur. Während es offensichtliche zeitliche Erfordernisse gibt, ähnelt der Prozess dennoch einem Zyklus von Aktivitäten, der teilweise parallel läuft.

Nr.	Aufgabenbeschreibung [Seite]	Aktuelle Berücksichtigung im lokalen Kontext (zur Selbsteinschätzung)			
		Nicht	Eingeschränkt	Ausreichend	Völlig
1	Situationsanalyse & Szenarioentwicklung [S.25]				
1.1	Inventarisierung bestehender Pläne und Strategien [S.26] Identifikation und Analyse der wichtigsten Planungsdokumente, Verfahren und Strategien, die für den örtlichen SUTP-Plan relevant sind. Schaffung eines Bezugspunktes einschlägiger Informationsquellen.				
1.2	Statusanalyse [S.27] Schaffung einer umfassenden, quantifizierten Grundlage des aktuellen Status der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung im Ballungsraum. Schwerpunktsetzung der Mobilitätsprobleme und Identifikation von Datenlücken.				
1.3	Szenarioentwicklung [S.28] Entwicklung möglicher Szenarien, die die Diskussion komplexer Strategien für die künftige Verkehrsentwicklung ermöglichen. Information und Stimulierung der Diskussion bei den Interessensgruppen.				
2	Vision, Zielsetzungen und Planziele [S.29]				
2.1	Gemeinsame Vision der Interessensgruppen [S.30] Entwicklung einer gemeinsamen, langfristigen Vision für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zwischen allen regionalen Interessensgruppen und Bürgern. Erstellung einer qualitativen Beschreibung des gewünschten zukünftigen Status.				
2.2	Definition von Zielsetzungen [S.31] Definition von deutlichen und messbaren Zielsetzungen, die Aktionen ausrichten und priorisieren können. Spezifikation, was mittels SUTP bis wann erreicht werden sollte, aufbauend auf der gemeinsamen Vision.				
2.3	Planziele für Ergebnisindikatoren [S.32] Definition einer Reihe von messbaren, relevanten und realistischen Zielen, die eine Fortschrittskontrolle am Weg zur Erreichung der Zielsetzungen und der Beurteilung der Effizienz und Effektivität der getroffenen Maßnahmen ermöglichen.				
3	Aktions- und Budgetplan [S.33] Definition einer umfangreichen Serie an Strategien und Maßnahmen, die Ihnen helfen, die Vision und Zielsetzungen zu erreichen. Gewährleistung der realistischen Erbringung und effizienten und effektiven Zuteilung von Ressourcen (Mitarbeiter, Wissen, Finanzmittel).				
4	Vergabe der Verantwortlichkeiten und Ressourcen [S.34] Formalisierung der Verantwortung der Akteure und Bereitstellung der notwendigen Mittel für die Umsetzung aller Strategien und Maßnahmen. Gewährleistung der tatsächlichen Umsetzung des Aktions- und Budgetplans.				
5	Monitoring und Evaluierung [S.35] Beurteilung des Planungs- und Implementierungsprozesses und Voraussehen von möglichen Problemen sowie Verifizierung der Leistungen. Beratung über die Entwicklung künftiger Verbesserungen.				

3.2 SUTP Missionen – Übersicht und Checkliste

Es müssen 10 Missionen für die Erstellung des strategischen und operativen Rahmens für SUTP berücksichtigt werden.

Nr.	Aufgabenbeschreibung [Seite]	Aktuelle Berücksichtigung im lokalen Kontext (zur Selbsteinschätzung)			
		Nicht	Eingeschränkt	Ausreichend	Völlig
1	Zeitplanung des Planungsprozesses [p.37] Harmonisierung der Zeitplanung der unterschiedlichen technischen und politischen Entscheidungsbildungsprozesse und Identifizierung von „Möglichkeits-Fenstern“ für die Koordination mit dem SUTP-Prozeß. Definition eines realistischen Ablaufplans für den Prozess.				
2	Strategische Koordination & Beziehung zwischen den Akteuren [p.38] Einschätzung der verschiedenen Positionen der SUTP-Interessensgruppen und Schaffung einer soliden Basis für Kooperation und Legitimität. Erweiterung der Ressourcenbasis und Unterstützung der Steuerungskapazität bei der Planung und Umsetzung.				
3	Verantwortlichkeit & geographische Abdeckung [p.39] Definition einer angemessenen geographischen Abgrenzung für SUTP, um die Abdeckung tatsächlicher Mobilitätsmuster zu gewährleisten. Bestimmung einer/mehrerer geeigneter Körperschaft(en) für die Steuerung des Prozesses und um politisches Einverständnis zu erhalten.				
4	Bürgerbeteiligung [p.40] Ermutigung der Bürger, sich an der kollektiven SUTP-Entscheidungsbildung zu beteiligen. Gewährleistung maximaler Transparenz, Stärkung der regionalen politischen Kultur und Schaffung einer breiten öffentlichen Verantwortung für SUTP.				
5	Einbeziehung der Interessensgruppen [p.41] Gewährleistung einer gut strukturierten Einbeziehung öffentlicher und privater Interessensgruppen bei allen Stufen des SUTP-Prozesses. Verbesserung der Qualität, Effektivität, (Kosten-) Effizienz, Akzeptanz und Legitimität von SUTP.				
6	Integration sektoraler Politiken [p.42] Etablierung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung als gemeinsamer politischer Bereich, der den unterschiedlichen Bedürfnissen der Gesellschaft dient. Definition von konkreten Achsen und Problemkreisen der Integration zwischen SUTP und sektorbezogenen Strategien.				
7	Soziale Chancen und Geschlechtergleichheit [p.43] Entwicklung eines Verständnisses für die Geschlechterrolle und den sozialen Status bei der städtischen Mobilität und Behandlung dieses Themas. Erhöhung des Bewusstseins, Ausgleich der Beteiligung und Entwicklung von Zielmaßnahmen für Geschlechtergleichheit und soziale Inklusion.				
8	Information und Public Relations [p.44] Pflege von Beziehungen zu den lokalen und regionalen Medien und Ermutigung einer regelmäßigen Berichterstattung. Management der Informationsverbreitung, um ein öffentliches Bewusstsein und eine lebendige SUTP-Diskussion zu schaffen.				
9	Qualifikationsmanagement [p.45] Sicherstellung, dass der notwendige (breite) Umfang an Qualifikationen für das Management und die Steuerung des SUTP-Prozesses bei Behörden und Interessensgruppen vorhanden ist, um die Aufgaben und Missionen effizient vorantreiben zu können.				
10	Management und Organisation [p.47] Klarstellung und Formalisierung der Beziehungen zwischen den Akteuren. Gewährleistung der Übernahme von Verantwortung und Transparenz im Planungsprozess. Ermöglichung eines effizienten Planungsprozesses, mittels optimaler Nutzung der Ressourcen und Berücksichtigung möglicher Risiken.				



3.3 Ein kompletter SUTP-Prozess

Da sich dieses Handbuch an einen großen Bereich institutioneller Kontexte und Interessensgruppen in Städten in ganz Europa wendet, kann es lediglich den Idealfall eines SUTP-Prozesses darstellen. Mehrere der oben ermittelten Komponenten sind in einigen Gebieten möglicherweise bereits Teil der gängigen Praxis, während sie in anderen Gebieten echte Innovationen darstellen. Hier ist das Ziel, eine umfassende Übersicht über die Vielfalt der Aktivitäten zu bieten, die SUTP charakterisieren, damit die regionalen Interessensgruppen erkennen können, wo Mängel vorliegen.

Wenn man sich auf den allgemeinen SUTP-Prozess und seine Einbettung in andere Planungspraktiken bezieht, erreichen jedoch abstrakte Beschreibungen deutlich ihre Grenzen. Die Zeitplanung und Struktur des Prozesses hängt im Wesentlichen von den örtlichen Bedingungen und der Ausgangssituation ab, was allgemeine Indikationen etwas schwierig macht. Dennoch wird für die in diesem Handbuch beschriebenen Komponenten folgendes als kompletter SUTP-Prozess verstanden:

- **5 Aufgaben** – Das Durchlaufen der 5 SUTP-Aufgaben von der Situationsanalyse bis zur Übertragung von Umsetzungsverantwortung kann einen Zeitraum von 3-5 Jahren in Beschlag nehmen, abhängig von vorhergehenden SUTP-Erfahrungen. Schließlich werden die zunehmende Routine bei ehemals neuartigen Aktivitäten und die Ergebnisse früherer SUTP-Prozesse den Zeitaufwand reduzieren.
- **10 Missionen** – Diese Aktivitäten können der eigentlichen Ausarbeitung eines Aktions- und Budgetplans (5 Aufgaben) teilweise vorausgehen und sie teilweise begleiten. Sie bereiten die Grundlage für beständige Kooperationen und die Integration sektoraler Aktivitäten. Sie werden offensichtlich mehr Zeit in Anspruch nehmen, wenn SUTP zum ersten Mal in Angriff genommen wird (ungefähr 2-3 Jahre).
- **Planverabschiedung und -Genehmigung** – Durch die formelle Verabschiedung des Aktions- und Budgetplans und die Genehmigung durch höhere Regierungsebenen und/oder eine unabhängige Prüforganisation, wird ein Zyklus des SUTP-Prozesses abgeschlossen. Dies ist ein wichtiger Schritt, der den legitimen Status der im Plan definierten Strategien und Maßnahmen gewährleistet und gleichzeitig die Übernahme von Verantwortung und Akzeptanz sichert.
- **Planüberarbeitung** – Ein entscheidender Mechanismus zur Gewährleistung von Flexibilität und der Aufrechterhaltung der Relevanz der umzusetzenden Strategien und Maßnahmen. Sie muss alle 1-2 Jahre auf Basis der Monitoringergebnisse durchgeführt werden. Sie sollte eine Modifikation, aber auch die Abkehr von Maßnahmen ermöglichen, um das Ergebnis zu verbessern.

Am wichtigsten ist jedoch, dass SUTP keine unabhängige Planungsübung ist. Der Prozess und der Aktionsplan müssen völlig in einer - bestehenden oder parallel entwickelten **allgemeinen und langfristigen nachhaltigen Entwicklungsstrategie** (Horizont 20-30 Jahre) eingebettet sein, die für den gesamten Ballungsraum gilt.

Grundlegende Struktur und Zeitplanung eines kompletten SUTP-Prozesses

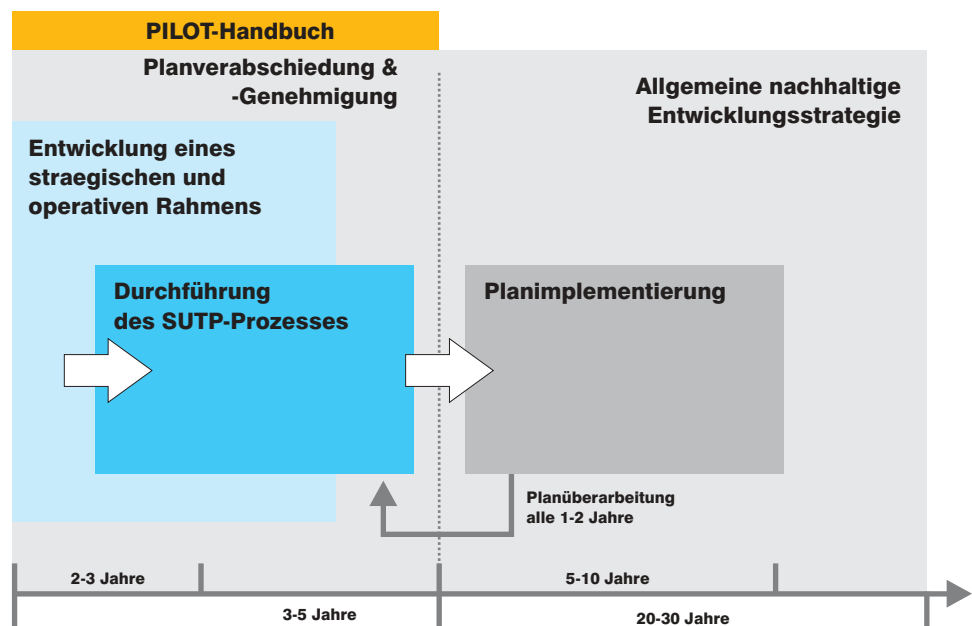
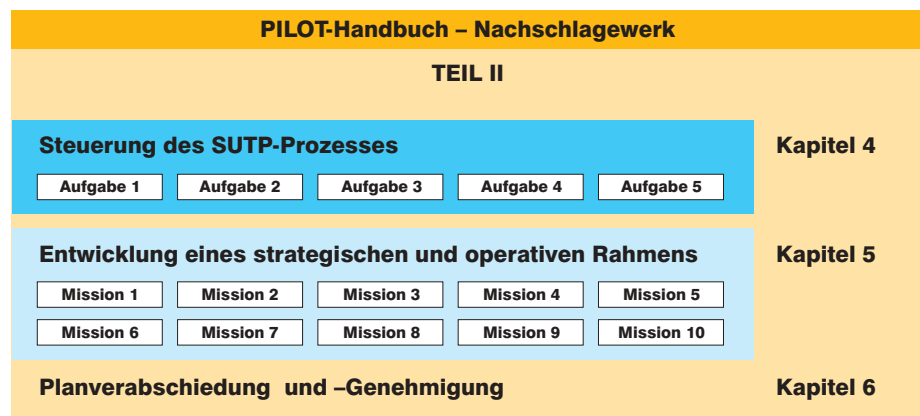


Abbildung 3: Übersicht über einen kompletten SUTP-Prozess - Zeitperspektive

In der Praxis gibt es viele Faktoren, welche die tatsächliche Zeitplanung und Dauer von SUTP beeinflussen: Wahlen, Agenda21-Prozesse, andere, parallel entwickelte Sektorprogramme und Pläne, sowie das Ausmaß regionaler Defizite im Hinblick auf einen Idealfall-SUTP.

In Teil II dieses Handbuchs ist die Illustration von SUTP deshalb auch nicht an einer bestimmten chronologischen Reihenfolge ausgerichtet. Stattdessen beginnt sie mit der Beschreibung der 5 Aufgaben, die erforderlich sind, um den Aktions- und Budgetplan (Kapitel 4) auszuarbeiten, der der Kern des SUTP-Prozesses ist. Vor diesem Hintergrund werden die 10 Missionen vorgestellt, um wichtige Erfolgskriterien (Kapitel 5) zu differenzieren, gefolgt von der Hervorhebung der Bedeutung der Verabschiedung und Genehmigung des Plans (Kapitel 6).

Abbildung 4: Praktische Umsetzung von SUTP - Erzählerische Struktur Teil II





Teil II • Praktische Umsetzung von SUTP



4 Ablauf des SUTP-Prozesses - 5 Aufgaben

Aktivitätenzyklus -
nicht chronologische
Reihenfolge

Schrittweise
Erfüllung der
Zielsetzungen

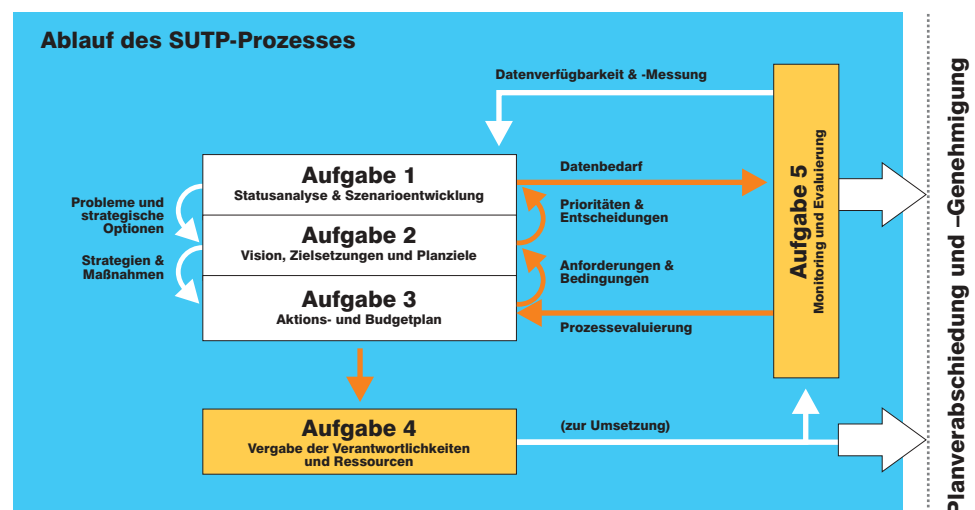
Die fünf operativen Aufgaben (A), die den SUTP-Prozess von der Anfangsanalyse bis zur Umsetzung von Strategien und Maßnahmen lenken sollten, bieten eher eine logische als sequentielle Struktur. Dies macht es einfacher, die folgenden Erläuterungen mit Ihrer lokalen Situation zu vergleichen. Während es offensichtliche Zeiterfordernisse (z.B. Inventarisierung bestehender Pläne und Richtlinien müssen an erster Stelle stehen, Übertragung von Verantwortung und Ressourcen müssen die Plangestaltung abschließen) gibt, ähnelt der Prozess jedoch einem Zyklus von Aktivitäten, der teilweise parallel läuft und die umzusetzenden Maßnahmen schrittweise ausarbeitet. Dieser Prozess kann kurz folgendermaßen beschrieben werden:

Probleme und Optionen werden, unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und aktueller Strategien und Maßnahmen, identifiziert (A1). Auf dieser Basis setzen Interessensgruppen Prioritäten in Bezug darauf, was behandelt werden sollte, und entwickeln sukzessive eine allgemeine Vision, spezifische Zielsetzungen und konkrete Planziele (A2). Strategien und Maßnahmen werden gestaltet, von denen man sich verspricht, dass sie am besten diesen Orientierungen entsprechen (A3). Dies impliziert die Ermittlung von Datenlücken, die gefüllt werden müssen, um die Entscheidungsfindung zu untermauern, und um die Basis für das Monitoring der Planimplementierung zu schaffen (A5).

Auf jeder Detailebene werden die wahrscheinlichen Auswirkungen der möglichen politischen Entscheidungen (Prioritäten und Maßnahmen) durch die Entwicklung alternativer Szenarien erneut diskutiert, um die Effektivität zu verbessern (A1). Darüber hinaus werden die Effizienz und Machbarkeit von Strategien und Maßnahmen beurteilt, um die Möglichkeiten besser einzugrenzen (A3). Der gesamte Planungsprozess wird unabhängig evaluiert, um Verbesserungen bei der Entscheidungsbildung zu ermöglichen (A5).

Schließlich müssen die Verantwortungsbereiche und Budgets für die Umsetzung des vereinbarten und gut definierten Maßnahmenpakets übertragen werden.

Abbildung 5: Übersicht über SUTP-Aufgaben und ihre Wechselbeziehung



Aufgabe 1:

Statusanalyse und Szenarioentwicklung

Diese Aufgabe setzt sich aus drei unabhängigen Aktivitäten zusammen, wovon die Dritte teilweise eine breitere Einbeziehung von Interessensgruppen und Bürgerpartizipation (alternative Szenarios) erfordert.

Erstens muss eine systematische Übersicht über bestehende Pläne und Strategien, die für SUTP relevant sind, erstellt werden. Zweitens muss der aktuelle Status von Verkehr und Mobilität im jeweiligen Ballungsraum beurteilt werden, um eine Grundlage zu erhalten, anhand welcher der Fortschritt gemessen werden kann. Drittens müssen verschiedene Arten von Szenarien entwickelt werden, um die künftigen Auswirkungen von Strategien und Maßnahmen zu illustrieren. Diese drei Unteraufgaben werden nachfolgend detaillierter beschrieben:

A1.1: Inventarisierung von Plänen und Strategien

A1.2: Statusanalyse

A1.3: Szenarioentwicklung

“Dem strategischen „Tallinner Entwicklungsplan 2005-2014“ zufolge soll die Stadtgestaltung den Prinzipien nachhaltiger Entwicklung folgen. Ein nachhaltiges Verkehrssystem spielt zum Erreichen dieses Ziels eine wichtige Rolle.”

Jaanus Mutli, stellvertretender Bürgermeister, Tallinn

“Die wachsende Anzahl der Fahrzeuge, die Zugang zu unserem historischen Stadtzentrum – Bestandteil des Weltkulturerbes seit 1986 – suchen, ist für unsere lokale Verkehrspolitik eine komplexe Herausforderung. Unser SUTP kann uns helfen, unsere nationale Spitzenposition in Bezug auf Lebensqualität beizubehalten.”

José Ernesto d'Oliveira, Bürgermeister, Evora



A1.1 Inventarisierung von Plänen und Strategien

Die Kenntnis der verkehrspolitischen Strategien, die derzeit gelten und der Maßnahmen, die bereits für eine Umsetzung programmiert sind, ist eine notwendige Voraussetzung für die Gestaltung des SUTP-Aktionsplans. Dies bezieht sich nicht nur auf den Verkehrsbereich, sondern auch auf sektorbezogene Strategien und Maßnahmen, die eine künftige Mobilität im Ballungsraum beeinflussen, z.B. Flächennutzungspläne, wirtschaftliche Entwicklungsstrategien oder Tourismuskonzepte.

Ziele

- Identifizierung der wichtigsten Planungsdokumente, -Verfahren und -Strategien, die für den regionalen SUTP-Prozess relevant sind.
- Erstellung einer umfassenden und systematischen Übersicht einschlägiger Strategiedokumente und Studien über die regionale Verkehrs- und Mobilitäts-Situation als Referenzpunkt.
- Schaffung eines klaren Verständnisses, welche strategischen Engagements im Hinblick auf die allgemeine und langfristige Entwicklungsperspektive des städtischen Verkehrs sowie sektorbezogener Strategien etabliert sind.

Hauptaktivitäten

- Forschung, Analyse und Zusammenfassung bezüglich strategischer Dokumente oder Studien; Interviews und/oder Besprechungen mit wichtigen Entscheidungsträgern.
- Erstellung eines einfach zu nutzenden Referenzpunktes der relevanten Informationen (z.B. Online-Dokument Store).

Zeitplanung

- Vor der Initiierung des SUTP Prozesses; innerhalb einiger Monate abzuschließen.

Identifizierung und
Analyse der
strategischen
Eckpfeiler

Studien und
Interviews

Voraussetzung



Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Sorgen Sie für eine enge Koordination mit Mission 1 (Zeitplanung), Mission 2 (strategische Koordination), Mission 6 (strategische Integration) und Mission 10 (Management und Organisation)	Minimum
☐ Achten Sie darauf, dass Sie Ungereimtheiten zwischen strategischen Zielsetzungen oder Planzielen nicht verharmlosen und sorgen Sie dafür, dass diese im Rahmen der Tagesordnung diskutiert werden.	Minimum
☐ Nehmen Sie das Wissen der Hauptakteure in Anspruch, um einen Einblick in alle relevanten sektorbezogene Entwicklungen zu erhalten (z.B. mittels Interviews, Besprechungen).	Empfehlenswert
☐ Seien Sie bei der Durchsicht und Bewertung bestehender Planungsdokumente so umfassend wie möglich.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Legen Sie eine Methodologie zur Analyse und Synthese aller Referenzen auf Basis eines gemeinsamen Formates fest.
2. Erstellen Sie eine 'state of the art' Zusammenfassung des aktuellen politischen Rahmens, unter Hervorhebung von Zielsetzungen, Instrumenten, Budgets und verantwortlichen Akteuren.
3. Überarbeiten Sie die Zusammenfassung gemeinsam mit Interessensgruppen.

Um die richtigen (strategischen) Schritte für die Zukunft zu machen, ist es von entscheidender Bedeutung, dass Sie wissen, wo Sie derzeit stehen. Im Bereich Stadtverkehr und Mobilität ist dieses Wissen üblicherweise sehr bruchstückhaft und unvollständig. Wie Stücke eines Puzzles müssen Daten und Informationen zusammengestellt werden, um zu beschreiben, was vor sich geht und um die damit zusammenhängenden Probleme zu benennen. Diese Analyse bietet Ihnen die nötige Grundlage, anhand derer der Fortschritt gemessen werden kann.

Ziele

- Erstellung einer umfassenden quantifizierten Bewertung des derzeitigen Status der Mobilitäts- und Verkehrs-entwicklung in Ihrem Ballungsraum.
- Entwicklung eines besseren Verständnisses darüber, was Sie tatsächlich in dieser Hinsicht wissen müssen.
- Ermittlung der Verfügbarkeit, Qualität und Zugänglichkeit der Daten und Versicherung, daß diese die Datenerfordernisse für SUTP abdecken.
- Vorbereitung einer Grundlagenanalyse, um die Hauptprobleme, die von SUTP behandelt werden sollten, zu identifizieren und zu priorisieren.

Verbesserung der Beschreibung des Mobilitäts- und Verkehrsstatus

Hauptaktivitäten

- Bewertung der verfügbaren Stadtverkehrs- und Mobilitätsstudien, der Wirksamkeit früherer Pläne, sowie von anderen relevanten sektorbezogenen Dokumenten/Plänen.
- Bereitstellung der verfügbaren Daten (Erfüllen organisatorischer und technischer Anforderungen) und Datensynthese, ergänzende Datensammlung.
- Auswahl geeigneter Analysemethoden und Interpretation von Ergebnissen (wichtige Korrelationen und Wechselwirkungen).

Studien, Datenmanagement und -Analyse

Zeitplanung

- Start von Anfang an; Verfügbarkeit der Ergebnisse der Hauptanalyse als Voraussetzung für die Entwicklung der Szenarien (A1.3) und Partizipationsaktivitäten (M4 und 5).

Voraussetzung für die Szenarioentwicklung und Partizipationsprozesse

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Konzentrieren Sie die Indikatorenauswahl auf die wichtigsten strategischen Zielsetzungen und Planziele und bauen Sie auf gängige Definitionen auf – Vermeiden Sie die Schaffung von "Datenfriedhöfen".	Minimum
☐ Führen Sie eine Grundlagenanalyse und systematische Sammlung grundlegenden Datenmaterials aus.	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Wählen Sie geeignete Indikatoren aus, die den Status beschreiben.
2. Sorgen Sie dafür, dass alle nötigen Daten von den betroffenen Ämtern zur Verfügung gestellt werden.
3. Führen Sie eine externe Evaluierung aus und entwickeln Sie eine Grundlage, anhand dem der Fortschritt gemessen werden kann.
4. Evaluieren Sie frühere Pläne (Stadtverkehr und andere) im Hinblick auf ihre Auswirkungen und Effizienz.
5. Erstellen Sie eine Entwicklungsprognose als allgemeinen quantitativen Hintergrund für den Plan.



Die Umsetzung einer weiten Bandbreite von Maßnahmen impliziert vielfältige Wechselwirkungen. Die Szenario-Technik hilft Akteuren im SUTP Prozeß, ein besseres Bewusstsein über die kombinierten Auswirkungen zu bekommen, die die diskutierten Maßnahmen haben würden. Die Illustration unterschiedlicher zukünftiger Situationen ermöglicht, die Konsequenzen aktueller Trends, bereits programmierter Maßnahmen und neuer strategischer Entscheidungen gesondert zu bewerten.

Ziele

- Entwicklung vorausblickender Szenarien, die eine Diskussion über komplexe Strategien für die zukünftige Entwicklung ermöglichen. Drei Arten von Szenarios werden in SUTP unterschieden:
 - "Do-nothing Szenario": beschreibt die Entwicklung, wenn überhaupt nichts getan wird (lediglich Voraussage exogener Trends)
 - "Business-as-usual Szenario ": beschreibt die Entwicklung, wenn bereits programmierte Aktionen umgesetzt werden.
 - "Alternative Szenarios": beschreiben Entwicklungen, die aus unterschiedlichen strategischen Entscheidungen und Maßnahmen resultieren.
- Stimulierung der Diskussion und Beratung strategischer Alternativen und ihrer Auswirkungen
- Verbesserung der Akzeptanz der Strategien, die umgesetzt werden, und stärkere Identifikation der Akteure mit dem Prozess.

Hauptaktivitäten

- Arbeiten Sie Verbindungen zwischen Entwicklungstrends, programmierten Maßnahmen und aktuellen Strategien aus.
- Formulieren Sie Hypothesen für die Szenariobildung gemeinsam mit Interessensgruppen.
- Stellen Sie die Datenintegration und Modellierung verschiedener Szenarien fertig.

Zeitplanung

- Folgt der Fertigstellung der Situationsanalyse (A1.2);
- Die Entwicklung alternativer Szenarien begleitet die kollektive Definition von Vision, Zielsetzungen und Planzielen (A2).

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie Transparenz während der gesamten Szenarioentwicklung: Alle zugrunde liegenden Annahmen und Hypothesen müssen deutlich gemacht werden.	Minimum
☐ Bewerten Sie Wechselwirkungen zwischen sektorbezogenen Trends: Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, Demographie, ...	Minimum
☐ Verwenden Sie einen stufenweisen Ansatz zur Modellierung – interoperable Module sind alles umfassenden "Mega-Simulationen" vorzuziehen	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Beschreiben Sie ein "Do-nothing Szenario" (qualitativ und quantitativ).
2. Beschreiben Sie ein "Business-as-usual Szenario " (qualitativ und quantitativ) und verwenden Sie die Ergebnisse zur Diskussion der allgemeinen Vision.
3. Beschreiben Sie unterschiedliche alternative Strategie-Szenarien (qualitativ und quantitativ) und entscheiden Sie, welche Strategie der Vision am effizientesten und effektivsten dient.
4. Verwenden Sie angemessene Techniken zur Unterstützung der Szenarioentwicklung und Auswertung. Untersuchen Sie auch die voraussichtlichen Auswirkungen von Maßnahmen auf die Umwelt.

Illustration der
Auswirkung von
Entscheidungen auf
unterschiedliche
städtische
Zukunftssituationen



Studien, Beratung
mit den Akteuren
und Datenmodellierung

Parallel zur Erarbeitung
der Vision, der
Zielsetzungen und
Planziele

Aufgabe 2: Vision, Zielsetzungen und Planziele

Diese Aufgabe besteht aus drei verflochtenen Aktivitäten, wobei jede die volle Einbeziehung von Interessensgruppen und Bürgermitbestimmung erfordert (M4 und 5).

Zu Beginn muss eine allgemeine Vision für den Ballungsraum ausgearbeitet werden, die sowohl Mobilität als auch andere sektorbezogene Entwicklungen anspricht. Dieses eher qualitative und allgemeine Bild muss dann mittels der Definition konkreter Zielsetzungen spezifiziert werden. Diese sollen die Art und Richtung der Veränderungen angeben, die für die ausgewählten Problemkreise wünschenswert sind. Schließlich sollten diese Änderungen durch Auswahl einer begrenzten Anzahl an Ergebnisindikatoren messbar werden, für die konkrete Zielwerte definiert werden müssen. Diese drei Unteraufgaben werden nachfolgend detaillierter beschrieben:

A 2.1: Gemeinsame Vision der Interessensgruppen

A 2.2: Definition der Zielsetzungen

A 2.3: Planziele für Ergebnisindikatoren

In Braila haben Zusammenkünfte aller Hauptakteure im Bereich Verkehr, Bildung und Umwelt zu einer gemeinsamen Vision von nachhaltigem Verkehr für unsere Stadt geführt.

Daniela Vasioiu, stellvertretende Bürgermeisterin, Braila

“In Lancashire integrieren wir unsere Verkehrspläne in Programme, die traditionell anderen Politikbereichen zugerechnet werden. Wir arbeiten bereits mit Programmen zur Wohnraumgestaltung, zur Verbesserung des klinischen Gesundheitswesens und zur Rückführung von Menschen in den Arbeitsprozess.”

Jean Yates, Ratsmitglied, Lancashire County Council



A2.1 Gemeinsame Vision der Interessensgruppen

In welcher Stadt möchten wir leben? Dies ist die zentrale Frage, die durch eine visionäre Übung unter Einbeziehung aller Interessensgruppen beantwortet werden muss. Sie muss Verkehr und Mobilität im breiteren Kontext städtischer und gesellschaftlicher Entwicklung platzieren. Die Vision bietet eine qualitative Beschreibung einer wünschenswerten städtischen Zukunft und dient zur Orientierung der Entwicklung geeigneter Maßnahmen in SUTP. Ihre kollektive Ausarbeitung schafft ein Problembewusstsein unter den Akteuren und gewährleistet breite Akzeptanz.

Ziele

- Entwicklung einer gemeinsamen Vision der Interessensgruppen - ein langfristiges Ziel für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität im Ballungsraum als gemeinsame Referenz für den SUTP-Prozess.
- Stärkung der Identifizierung mit und der kollektiven Verantwortung für die Vision.
- Verdeutlichung des politischen Werts von SUTP und Sicherung des Engagements von wichtigen Akteuren und Entscheidungsträgern.
- Erweiterung der Perspektive auch auf sektorübergreifende Auswirkungen der Verkehrspolitik.
- Setzen von Prioritäten und Orientierung für die weitere Entscheidungsfindung.

Hauptaktivitäten

- Bearbeitung und Bereitstellung grundlegender Informationen für Interessensgruppen (z.B. über Strategien und Maßnahmen, Analyseergebnisse)
- Vorbereitung, Realisierung und Nachbereitung von Workshops und Versammlungen mit Interessensgruppen (verschiedene Formate und Größenordnungen).

Zeitplanung

- Baut auf der Situationsanalyse und den Szenarien auf („do-nothing“, „business-as-usual - A1)
- Sorgfältige Vorbereitung über mehrere Monate; Ausarbeitung der Vision innerhalb einiger Wochen.

Schaffung von Orientierung und einer kollektiven Identität

Information und Moderation

Gute Vorbereitung, kompakte Ausarbeitung

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Sorgen Sie dafür, dass einem definierten Ablauf gefolgt wird, um die Vision zu entwickeln. Dies sollte einen formellen Entscheidungsfindungsprozess und ein Budget für die Aktivität beinhaltet.	Minimum
☐ Gründen Sie einen Visionsbeirat (repräsentative Gruppe), der für die Entwicklung der Vision verantwortlich ist.	Minimum
☐ Sorgen Sie dafür, dass alle Akteure, Interessensgruppen und Bürger Verantwortung für die Entwicklung der Vision übernehmen und vereinbaren Sie Mitbestimmungsebenen.	Minimum
☐ Erstellen Sie einen Zeitrahmen für die Fertigstellung der Vision.	Minimum
☐ Beraten Sie mit einer umfangreicheren Auswahl an Interessensgruppen über die Verfeinerung der Vision.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Einsetzen einer Gruppe zur Entwicklung der Vision.
2. Entwicklung des Entwurfs der Vision.
3. Diskussion und Überarbeitung des Entwurfs mit Interessensgruppen.
4. Formalisierung des endgültigen Entwurfs der Vision, die in SUTP verwendet wird.
5. Vision veröffentlichen und Bürgern näher bringen.

Was sollten unsere wichtigsten Ziele sein? Während die allgemeine Vision ein eher synoptisches Bild bietet, sind spezifische Orientierungen erforderlich, um die Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen zu lenken. Die Definition von Zielsetzungen bedeutet die Spezifizierung der erforderlichen sozialen, umweltbezogenen oder wirtschaftlichen Verbesserungen. Hierbei muß exakt festgelegt werden, was “reduziert”, “gesteigert” oder “aufrechterhalten” werden muss. Die Zielsetzungen sollten daher detailliert sein und die Zustimmung aller Interessensgruppen haben.

Ziele

- Spezifizierung, was mittels SUTP erreicht werden sollte, aufbauend auf der allgemeinen Vision.
- Formulierung klarer und messbarer Zielsetzungen, die dabei helfen, die Auswahl und Gestaltung der Maßnahmen auszurichten.

Spezifizierung der gewünschten Verbesserungen

Hauptaktivitäten

- Analyse der Vision im Hinblick auf nachhaltige Zielsetzungen und den momentanen Status.
- Vorbereitung, Realisierung und Follow-up der aus Interessensvertretern bestehenden Arbeitsgruppen und Sitzungen (verschiedene Formate und Größenordnungen).

Visionsanalyse und Sitzungsmoderation

Zeitplanung

- Baut auf der Entwicklung der allgemeinen Vision auf (A2.1).
- Sorgfältige Vorbereitung und Ausarbeitung über mehrere Monate hinweg.

Direkt nach der Visionsentwicklung

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie eine enge Koordination mit Aufgabe 2.1 - Allgemeine Vision der Interessensgruppen.	Minimum
☐ Legen Sie die allgemeinen Themen fest, die die Bedürfnisse der Interessensgruppen und Bürger im Ballungsraum widerspiegeln.	Minimum
☐ Gemeinsame Organisationsstruktur: für Interessensgruppen, um gemeinsam an der weiteren Entwicklung der Zielsetzungen zu arbeiten.	Minimum
☐ Überarbeiten Sie die Zielsetzungen anhand der SMART-Kriterien (Specific, Measurable, Action-oriented, Realistic, Time-related) und der allgemeinen Vision.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Beziehen Sie sich auf die Vision, um die Entwicklung der Zielsetzungen zu begleiten.
2. Entwickeln Sie konzeptuelle Zielsetzungen.
3. Diskutieren und überarbeiten Sie den Entwurf mit Interessensgruppen.
4. Formalisieren Sie das endgültige Konzept.
5. Prüfen Sie die Realitätsnähe der Zielsetzungen in frühen Stadien der Entwicklung von Planzielen (A2.3)



Den Fortschritt
messbar machen

Indikatorenauswahl
und
Sitzungsmoderation

Direkt nach der
Entwicklung der
Zielsetzungen

Um zu beurteilen, ob die letztendlich verabschiedeten Maßnahmen tatsächlich das gewünschte Ergebnis bringen, müssen realistische Zielwerte für jede Zielsetzung vereinbart werden. Planziele sind der „materielle“ Ausdruck der getroffenen strategischen Entscheidungen. Mit Schwerpunkt auf ausgewählten Bereichen (Indikatoren), definieren Sie einen Entwicklungskorridor zwischen „jetzt“ und „dann“. Planziele sind daher wesentlich, um notwendige Modifikationen der geplanten Maßnahmen in jedem Stadium der Umsetzung zu ermitteln.

Ziele

- Definition von messbaren, relevanten und realistischen Planzielen, die eine Kontrolle des Fortschritts in Richtung der Erreichung der Zielsetzungen ermöglichen.
- Festlegung einer Hauptreferenz für die Beurteilung der Effizienz und Effektivität der letztendlich geplanten Maßnahmen.

Hauptaktivitäten

- Auswahl bestehender und/oder Entwicklung von neuen Indikatoren, die für die gesetzten Ziele repräsentativ sind.
- Vorbereitung, Realisierung und Follow-up der fokussierten Sitzungen einer Indikatoren-Arbeitsgruppe.

Zeitplanung

- Baut auf der Entwicklung der Zielsetzungen auf (A2.2);
- Sorgfältige Ausarbeitung über mehrere Monate hinweg.

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie eine enge Koordination mit Aufgabe 2.1 und 2.2, um Kontinuität sicher zu stellen.	Minimum
☐ Organisationsstruktur für Interessensgruppen, um gemeinsam an der Definition und Vereinbarung von Planzielen zu arbeiten.	Minimum
☐ Gewährleisten Sie, dass die Planziele SMART sind (Specific, Measurable, Action-oriented, Realistic, Time-related).	Empfehlenswert
☐ Überprüfen und ändern Sie nötigenfalls die Zielsetzungen aus A2.2.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Entwickeln Sie ein geeignetes Set lokal und regional relevanter Planziele.
2. Entwickeln Sie die nötigen Kriterien, um auch im Verlauf der Implementierung von Maßnahmen mittelfristige Ergebnisse zu messen und den Erfolg bei der Erreichung der Planziele zu beurteilen.
3. Formelle Verabschiedung von Planzielen und Verlaufskriterien durch alle Interessensgruppen als Teil des Aktions- und Budgetplans (A3).

Der SUTP-Prozess führt zur Vereinbarung einer weiten Bandbreite an Maßnahmen, für die vielfältige Ressourcen erforderlich sind. Um die Effektivität und Effizienz nachzuweisen und, um die praktische Machbarkeit zu gewährleisten, ist eine detaillierte Übersicht aller Maßnahmen erforderlich. Die Erstellung eines Aktions- und Budgetplans bedeutet die Aufschlüsselung aller Aktivitäten und die Festlegung von Umsetzungsprioritäten und Ablaufplänen. Sie impliziert auch die Schaffung der Transparenz, die notwendig ist, um die Leistung zu beurteilen.

Ziele

- Auswahl und weitere Ausarbeitung von Maßnahmen, die helfen, die Vision, Zielsetzungen und Planziele zu erreichen.
- Gewährleistung einer umfassenden Abdeckung aller Strategieansätze und Maßnahmen, die für die lokale Situation hilfreich sind.
- Sicherstellung, dass alle Maßnahmen deutlich priorisiert und realistisch erzielbar sind.
- Sicherstellung einer effizienten und effektiven Zuordnung von Ressourcen (Mitarbeiter, Wissen, Geldmittel).
- Begrenzung wichtiger Umsetzungsrisiken.

Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und nachhaltige Wirkung

Hauptaktivitäten

- Analyse und Erwägung der strategischen Optionen: Strategien, Instrumente, „Werkzeuge“.
- Technische und budgetäre Planung der Maßnahmen.
- Vorbereitung, Realisierung und Nachbereitung von Sitzungen mit Interessensgruppen (verschiedene Formate und Größenordnungen).

Gemeinsame Auswahl und Gestaltung der Maßnahmen

Zeitplanung

- Entwickelt sich parallel zur Entwicklung alternativer Szenarios (A1.3) und Ziele (A2.1)
- Sorgfältige Ausarbeitung über 6-12 Monate

Parallel zu Alternativszenarien und Zielentwicklung

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie die Transparenz der zugeordneten Mittel.	Minimum
☐ Achten Sie sorgfältig auf die Machbarkeit des Aktionsplans, unter Berücksichtigung möglicher Finanzierung und Beurteilung der Risiken.	Minimum
☐ Gewährleisten Sie eine gute Koordination zwischen verschiedenen Finanzierungsquellen.	Minimum
☐ Sorgen Sie für die Teilnahme von Bürgern und Interessensgruppen, wo immer möglich.	Minimum
☐ Gewährleisten Sie eine gute Zusammenarbeit zwischen Behörden und Abteilungen/Ebenen.	Minimum
☐ Seien Sie flexibel, falls im Laufe der Zeit neue Probleme und Fragen auftreten.	Empfehlenswert
☐ Beziehen Sie laufende Kosten und die Promotion von Maßnahmen in die Budgetplanung ein.	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Definieren Sie ein integriertes Maßnahmenpaket, auf Basis von früher ermittelten Problemen und Fragestellungen, Zielsetzungen und Planzielen.
2. Gewährleisten Sie eine breite Abdeckungen von Strategien und Maßnahmen, die für die lokale Situation hilfreich sind.
3. Definieren Sie mögliche Finanzierungsquellen und Optionen.
4. Achten Sie sorgfältig auf eine effiziente und effektive Zuordnung von Ressourcen.
5. Priorisieren Sie geplante Aktivitäten deutlich und realistisch, unter Verwendung eines Ansatzes der Kosten-Nutzen-Analyse (multi-criteria approach).
6. Beurteilen Sie mögliche Risiken im Bezug auf Strategien und Maßnahmen, Organisation und Finanzen.



Aufgabe 4: Vergabe der Verantwortlichkeiten & Ressourcen

Eine sorgfältige Auswahl, Beurteilung und Beschreibung der Maßnahmen bedeutet noch nicht, dass diese auch umgesetzt werden. Um die Akteure verlässlich in die Pflicht zu nehmen und zu gewährleisten, dass alle Ressourcen (Mitarbeiter, Wissen, Geldmittel) zeitgerecht verfügbar sind, sollte eine deutliche Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Ressourcen erfolgen. Alle verantwortlichen Akteure müssen also mit den Aufgaben und Ressourcen, die im Aktions- und Budgetplan spezifiziert wurden, in Verbindung gebracht werden, um ihre Pflichten und Beiträge deutlich zu machen.

Ziele

- Formalisierung der Verantwortung der Akteure.
- Bereitstellung der nötigen Mittel für die Umsetzung aller Strategien und Maßnahmen.
- Gewährleistung der tatsächlichen Umsetzung des Aktions- und Budgetplans.

Hauptaktivitäten

- Verhandlung und Vereinbarung der letztendlichen Verantwortungsbereiche und Ressourcenbeiträge der Akteure.
- Vorbereitung, Realisierung und Follow-up einzelner Sitzungen der Interessensgruppen, um die Inhalte des Aktions- und Budgetplans zu verabschieden.

Zeitplanung

- Nach der Erstellung des Aktions- und Budgetplans (A3).

Verantwortlichkeiten
und Beiträge
sicherstellen

Verhandlung
und Vereinbarung

Fertigstellung des
Aktions- und
Budgetplans

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Öffentlicher Zugang zur Beschreibung der Maßnahmen: Gewährleisten Sie Transparenz in Bezug darauf, wer was tut, und die zugeordneten Ressourcen.	Minimum
☐ Validieren Sie eine realistische Planung: Prüfen Sie die Konsistenz zwischen geplanten Aktivitäten, angestrebten Zielen und zugeordneten Budgets.	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Priorisieren Sie die Richtlinien und Maßnahmen.
2. Beschreiben Sie, wer für die Umsetzung welcher Maßnahme verantwortlich ist.
3. Erstellen Sie ein technisches Datenblatt für jede kurzfristige Maßnahme.

Um einen Lernprozeß im Bezug auf SUTP zu ermöglichen, müssen sowohl der SUTP-Prozess als auch die Umsetzung des Aktions- und Budgetplans von einer unabhängigen Stelle beurteilt werden. Dies impliziert ein Monitoring der verschiedenen Planungsschritte sowie die Messung strategischer Ergebnisse und der Wirksamkeiten von Strategien und Maßnahmen. Die Ergebnisse der Evaluierung sollten dann regelmäßig in den Prozess rückgekoppelt werden, sowohl zur Verbesserung der Planungs- und Entscheidungsverfahren als auch zur Überarbeitung der verabschiedeten Maßnahmen.

Ziel

- Identifizierung von Hindernissen und fördernden Faktoren für die Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen und Ermöglichung zeitgerechter und effektiver Reaktionen.
- Beurteilung der Qualität des SUTP-Prozesses und Arbeit an Verbesserungen.
- Regelmäßige Prüfung des Grades der Maßnahmenimplementierung und Erreichung von Planzielen.
- Prüfung der SUTP-Qualität anhand von Kriterien höherer Behörden, die den Plan genehmigen (falls erforderlich).

Beurteilung von Hindernissen und fördernden Faktoren, um SUTP zu verbessern

Hauptaktivitäten

- Prozessevaluierung (z.B. teilnehmende Beobachtung, Treffen von Arbeitsgruppen, Interviews).
- Datensammlung und -Analyse (z.B. Messungen, Umfragen).
- Interpretation und Veröffentlichung von Ergebnissen.

Qualitative und quantitative Analyse

Zeitplanung

- Evaluierung des Prozesses: konstante Aktivität von Anfang an.
- Evaluierung der Auswirkungen: Nach der Verabschiedung des Aktions- und Budgetplans (Implementierungsphase).

Konstante Aktivität

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gut ausgewogene Auswahl von Indikatoren.	Minimum
☐ Deutliche Verantwortungsbereiche von gut ausgebildeten Mitarbeitern für Monitoring und Evaluierung.	Minimum
☐ Deutlich definiertes Budget und Arbeitsplan für Monitoring und Evaluierung.	Minimum
☐ Schwerpunktlegung der nachträglichen Evaluierung auf Ergebnisindikatoren.	Minimum
☐ Deutliche Bewertung der Kosten und Nutzen von SUTP (soweit möglich).	Minimum
☐ Einbeziehung der Interessensgruppen bei Monitoring und Evaluierung.	Minimum
☐ Einbeziehung von Fachkollegen aus anderen Städten für den Feedback-Prozess.	Empfehlenswert
☐ Koordination bezüglich regionaler Indikatoren.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Auswahl der geeigneten Indikatoren abgeschlossen.
2. Arbeitsplan und Verantwortungsbereiche für Datensammlung und Datenmanagement vereinbart.
3. Ex-ante Evaluierung abgeschlossen (Entwicklung von Szenarien, Aktions- und Budgetplan).
4. Ex-post Evaluierung der Planumsetzung und Auswirkungen abgeschlossen.
5. Ex-post Evaluierung der Erstellung des Plans abgeschlossen.
6. Evaluierungsberichte fertig gestellt.





5 Entwicklung eines strategischen und operativen Rahmens - 10 Missionen

Horizontale Aktionen bedingen die erfolgreiche Realisierung der SUTP-Aufgaben

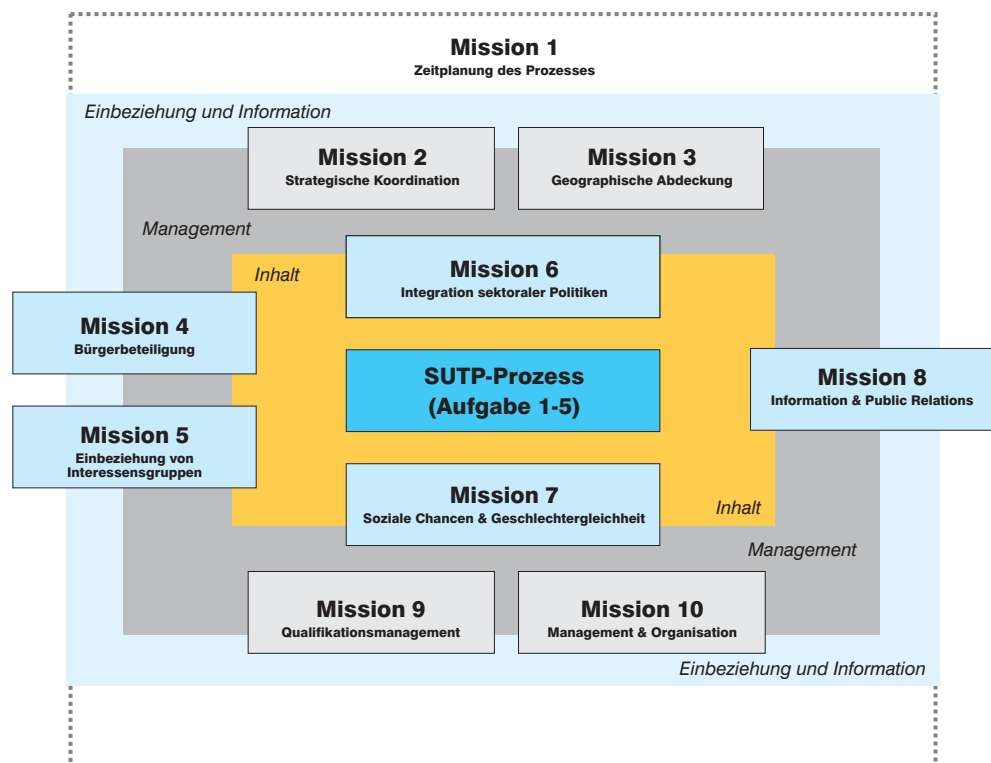
Konzentration auf Management, Inhalt oder Einbindung

Während sich die oben beschriebenen fünf Aufgaben auf die operative Gestaltung von Strategien und Maßnahmen konzentrieren, präsentiert dieser Abschnitt Querschnitts-Aktivitäten, die eine erfolgreiche Realisierung dieses Prozesses bedingen. Diese 10 Missionen (M) sind daher nicht nur eine „optionale Kür“ für fortgeschrittene Städte. Sie sind gleichermaßen Basiselemente des SUTP-Ansatzes, die eng mit jeder Aufgabe verflochten sind. Die gesonderte Behandlung der Missionen ist jedoch gerechtfertigt, und zwar aufgrund ihres eher allgemeinen Charakters, der nicht nur SUTP beeinflusst, sondern auch andere regionale Planungspraktiken und -Kulturen.

Dies betrifft vor allem einen strategischen Planungsansatz mit dem Ziel einer allgemeinen Zeitplanung (M1) und die Beziehung zwischen den Akteuren und ihren Funktionen (M2). Dies trifft auch für das Überdenken der Rolle der Interessensgruppen und Bürger bei der Planung (M4, M5) zu. Darüber hinaus erfordert die Integration und Koordination zwischen sektorbezogenen Strategien (M6) eine breitere Perspektive sowie besondere Aufmerksamkeit für soziale Inklusion und Gleichheit der Geschlechter (M7). Nicht zuletzt sind auch Informations- und Kommunikationsstrategien (M8), das Management der Mitarbeiterqualifikationen (M9) und die Einrichtung einer geeigneten Prozessmanagement-Struktur (M10) wichtige Themen.

Abbildung 6 illustriert, wie die unterschiedlichen Missionen mit dem SUTP-Prozess zusammenhängen, hauptsächlich auf Management-, Inhalts- oder Einbindungs- Aspekte konzentriert.

Abbildung 6: Übersicht über SUTP-Missionen und Beziehung zu Aufgaben 1-5



Die Gewährleistung der “richtigen” Zeitplanung ist entscheidend für den Erfolg. Diese Mission konzentriert sich daher auf die zeitkritischen Aspekte von SUTP, und spricht die strategische Dimension der Zeitplanung an sowie auch die logische Reihenfolge und Dauer der Aktivitäten und Planungsrisiken. Insbesondere der Bedarf für eine Koordination der Ablaufpläne zwischen SUTP und damit zusammenhängenden Entscheidungsbildungsprozessen wird hervorgehoben, um SUTP-Themen auf einschlägige Tagesordnungen zu bringen und die allgemeine Relevanz des Ansatzes zu erhöhen.

Ziele

- Integration von SUTP in die aktuelle Planungspraxis.
- Harmonisierung der Zeitplanung verschiedener technischer und politischer Entscheidungsprozesse (z.B. allgemeine Strategien, Sektorpläne, Wahlen) und Ermittlung von “Möglichkeitsfenstern” für die Koordination mit SUTP.
- Ermöglichung einer realistischen Planung der Dauer des SUTP-Prozesses.
- Erstellung einer Übersicht über den allgemeinen Ablaufplan des SUTP-Prozesses (Vorbereitung, Erstellung, Gültigkeitsdauer/Horizont, Implementierung, Prüfung) und Beschreibung der zeitlichen Wechselwirkungen zwischen allen Aufgaben.
- Minimierung der Risiken in Bezug auf die Zeitplanung.

Harmonisierte und realistische Zeitplanung

Hauptaktivitäten

- Prüfung und Kontrolle relevanter Zeitpläne, z.B. Wahlen, Sitzungen von Gemeinderäten, Beiräten, etc., parallele Planungsprozesse, Fortschritt relevanter Projekte
- Identifikation und Priorisierung von Koordinationsanforderungen.

Analyse und Koordination der Ablaufpläne

Zeitplanung

- Von Anfang an - Abwägung der grundlegenden zeitbezogenen Anforderungen vor der Initiierung des SUTP-Prozesses
- Kontinuierlich - Feinabstimmung der zeitbezogenen Aspekte (z.B. Pressemitteilung, Sitzungskalender) und Anpassung an Veränderungen.

Vor SUTP und kontinuierlich

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Völlige Einbindung von SUTP in den Entwicklungs- und Implementierungsplan bestehender Politiken und Strategien (allgemein, sektorbezogen).	Minimum
☐ Koordination mit Schwerpunkt auf „Möglichkeitsfenstern“ im Bezug auf Entscheidungsfindungen.	Minimum
☐ Raum für Kommunikation im Zeitrahmen.	Minimum
☐ Kontinuität im Prozess gewährleisten. Genügend, aber nicht zu viel Zeit vorsehen.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Vorbereitung eines realistischen Zeitrahmens durch das SUTP-Team, basierend auf einer vorausgehenden Prüfung relevanter strategischer und operativer Themen und Aufgaben.
2. Detaillierung und Verfeinerung des Zeitrahmens durch die Diskussionen über die (relevanten) strategischen und operativen Themen.
3. Genehmigung des Zeitrahmens durch Entscheidungsträger als Teil des Managementplans (siehe Mission 10).





M2 Strategische Koordination & Beziehungen zwischen den Akteuren

Die Identifikation von Interessensgruppen im Hinblick auf städtische Mobilität und das Verständnis ihrer potentiellen Rolle und Funktion im Prozess sind wichtige Bedingungen zur Erreichung der allgemeinen Ziele von SUTP. Um einen naiven „kooperativen Aktivismus“ zu vermeiden, unterstreicht diese Mission die Notwendigkeit einer systematischen Beurteilung der strategischen Interessen und Ressourcen der verschiedenen Akteure. Es müssen also geeignete Methoden entwickelt werden, um Dominanz und Ausschließung von Akteuren zu vermeiden sowie dazwischen liegende Positionen richtig einzubinden.

Schaffung einer soliden
Kooperationsbasis

Ziele

- Schaffung einer soliden Basis für eine dauerhafte Kooperation zwischen allen Interessensgruppen, auf Basis gegenseitiger Anerkennung und Vertrauen.
- Gewährleistung der Legitimität des SUTP-Prozesses, Erweiterung seiner Ressourcenbasis, Nutzung der Synergien und Verhinderung oder Lösung von Konflikten, um so die allgemeinen und langfristigen Auswirkungen von SUTP zu verbessern.
- Verbesserung der Steuerungsfähigkeit für die SUTP-Vorbereitung und Implementierung.

Beurteilung der Akteure,
Kommunikation,
Strategieentwicklung

Hauptaktivitäten

- Identifikation der Interessensgruppen und Kommunikation mit ihnen.
- Analyse der Ziele und Planungsressourcen der Interessensgruppen.
- Vorbereitung, Realisierung und Nachbereitung von Workshops mit Interessensgruppen.
- Entwicklung einer allgemeinen Kooperationsstrategie und Richtlinien für die Einbeziehung der Interessensgruppen.

Vor dem SUTP-Prozess

Zeitplanung

- Von Anfang an - Eine Beurteilung der Positionen der Akteure muss der Initiierung des SUTP-Prozesses vorausgehen.
- Neubewertung nach Veränderungen in der Konstellation der Akteure (z.B. aufgrund Privatisierung, neuer Gesetze, Wahlen).

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Koalition für SUTP, einschließlich aller Hauptakteure - Vermeidung von wesentlichen Konflikten mit einem oder mehreren mächtigen Akteuren.	Minimum
☐ Prozess zur Gewährleistung der Stärkung und Einbeziehung aller schwächeren Akteure.	Minimum
☐ Transparenz des Kommunikationsprozesses zwischen den Interessensgruppen - aber Vertraulichkeit im Hinblick auf die Strategieformulierung.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Interessensgruppen im Bezug zu SUTP identifiziert: z.B. Hauptakteure, Vermittler.
2. Herausforderungen für SUTP identifiziert (gemeinsam mit den Interessensgruppen).
3. Konstellation der Akteure (einschließlich Ziele und Wechselwirkungen) analysiert.
4. Koordinationsstrategie für Interessensgruppen zur Optimierung des Umfangs und der Wirkung des SUTP entwickelt.

SUTP muss sich auf ein spezifisches Territorium beziehen, für das die Planung durchgeführt wird. Da es niemals eine allgemein akzeptierte Definition des „Ballungsraums“ geben wird, muss die am besten geeignete räumliche Abgrenzung von den betroffenen Interessensgruppen vereinbart werden. Dies impliziert die Betrachtung der räumlichen Verantwortlichkeiten und Aufgabenbereiche lokaler und regionaler Behörden, um die allgemeine Verantwortung für SUTP entsprechend zuzuweisen. Es ist auch notwendig, gegenwärtige Mobilitätsmuster zu berücksichtigen, um eine angemessene territoriale Abdeckung zu gewährleisten.

Ziele

- Definition einer angemessenen territorialen Abgrenzung für SUTP, die eine Abdeckung aktueller Verkehrs- und Mobilitätsmuster im gesamten Ballungsraum gewährleistet.
- Bestimmung einer (oder mehrerer) geeigneten Körperschaft zur Steuerung des SUTP-Prozesses, welche die erforderliche Führung über den gesamten Planungsprozess hinweg bieten kann.
- Entscheidung auf politischer Ebene, um die geographische Abdeckung und Verantwortungsbereiche zu genehmigen.

Verknüpfung von SUTP mit dem „richtigen“ Territorium und den „richtigen“ Organisationen

Hauptaktivitäten

- Analyse von Verkehrsmustern und räumlichen Organisationsstrukturen.
- Kommunikation mit Interessensgruppen und Verhandlung über allgemeine Verantwortung für SUTP.

Räumliche Analyse und Verhandlung mit Interessensgruppen

Zeitplanung

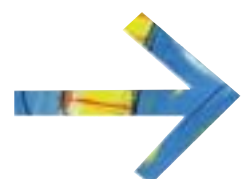
- Von Anfang an - muss aufbauen auf Planinventarisierung (A1.1), Statusanalyse (A1.2) und Beurteilung der Akteure (M2).
- Vereinbarung vor der Initiierung des SUTP-Prozesses erforderlich.

Schlussfolgerung vor dem Start des SUTP-Prozesses

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Verfolgen Sie von Anfang an einen offenen und transparenten Ansatz, der die Einbeziehung aller betroffenen Behörden sichert (verschiedene Gemeinden sowie Verwaltungsabteilungen).	Minimum
☐ Treffen Sie einstimmige Vereinbarungen zwischen Behörden, oder beziehen Sie zumindest alle Behörden bei allen Entscheidungen ein.	Minimum
☐ Erreichen Sie eine Vereinbarung auf politischer Ebene.	Minimum
☐ Schaffen Sie ein starkes behördenübergreifendes Team permanenter Mitarbeiter, die regelmäßig an alle Entscheidungsträger und Politiker berichten.	Empfehlenswert
☐ Gewährleisten Sie die Abdeckung aller wichtigen sozio-ökonomischen und umweltbezogenen Verkehrsauswirkungen für die Festlegung des Planungsgebiets.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Am besten geeigneter SUTP-Bereich identifiziert (auf Basis der Statusanalyse).
2. Vereinbarung über die geographische Abdeckung erzielt.
3. Vereinbarung über die grundlegenden Funktionen und Verantwortlichkeiten der Behörden und Politiker erreicht.
4. SUTP-Team geschaffen.
5. Politische Vereinbarung von allen Gemeinderäten unterzeichnet und verabschiedet.





Die Einbeziehung von Bürgern bei der Planung ist nicht bloß eine durch EU-Richtlinien und internationale Abkommen festgelegte Anforderung;¹⁷ sie ist eine grundlegende Pflicht lokaler und regionaler Behörden, um die Legitimität und Qualität der Entscheidungsbildung zu gewährleisten. Mission 4 betont die Notwendigkeit, in verschiedenen Stadien von SUTP eine Bürgerbeteiligung durchzuführen: Vision und Entwicklung der Szenarien, Definition von Zielsetzungen und Planzielen, Auswahl und Evaluierung der Maßnahmen. Dies erfordert auch die Auswahl entsprechender Formate und Techniken.

Ziele

- Ermutigung und Befähigung der Bürger, sich an der Debatte und der kollektiven Entscheidungsbildung zu beteiligen.
- Gewährleistung einer maximalen Transparenz und Ermöglichung einer demokratischeren und partizipatorischeren Entscheidungsbildung während des gesamten SUTP-Prozesses (Aarhus-Konvention).
- Gestaltung von nachhaltigen Lösungen, die breite Unterstützung finden und, die die Lebensqualität aller Bürger verbessern sowie Schaffung einer breiten öffentlichen Verantwortung für SUTP.
- Verbesserung der allgemeinen Qualität von SUTP mittels einer öffentlichen Diskussion der Argumente von Politikern, Funktionären und Fachverwaltungen mit den Bürgern.
- Stärkung der Vitalität der Zivilgesellschaft und der lokalen politischen Kultur.

Hauptaktivitäten

- Identifizieren und planen Sie geeignete Zeitpunkte im Prozeß der Entscheidungsfindung sowie entsprechende Formate und Methoden zur Einbeziehung von Bürgern.
- Bereiten Sie Aktivitäten zur Bürgerbeteiligung vor, führen Sie diese durch und bereiten Sie sie nach.

Zeitplanung

- Schließen Sie die Planung von Aktivitäten vor der Initiierung des SUTP-Prozesses ab.
- Ausführung während der Entwicklung von Szenarios (A1), Vision, Zielsetzungen, Planzielen (A2), Maßnahmen (A3) und Planüberarbeitung.

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie Bürgermitbestimmung in allen Stadien des SUTP-Prozesses.	Minimum
☐ Erwägen Sie die Bedürfnisse und Fähigkeiten verschiedener Bürgergruppen.	Minimum
☐ Bieten Sie genügend und transparente Informationen über SUTP, um eine informierte Mitbestimmung zu ermöglichen und um eine negative Wahrnehmung zu vermeiden ("Heimlichkeit" und Korporatismus).	Minimum
☐ Implementieren Sie Follow-up-Mechanismen, um zu gewährleisten, dass die Botschaften der Bürger einbezogen werden.	Minimum
☐ Erwägen Sie verschiedene Instrumente und –Techniken der Bürgerbeteiligung und wählen Sie die für Ihren lokalen Kontext am besten geeigneten aus.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Planung verschiedener Verfahren der Bürgerbeteiligung abgeschlossen.
2. Bürgerbeteiligung für jede SUTP-Aufgabe realisiert.
3. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in den Entscheidungsbildungsprozess rückgekoppelt.

¹⁷ Siehe Kapitel 2.2

Die Arbeit mit Interessensgruppen kann als übliches Vorgehen betrachtet werden - dennoch sind es häufig nur bestimmte Interessensgruppen, die tatsächlich ein Mitspracherecht bei der Planung haben. Diese Mission betont daher die Wichtigkeit der Einbeziehung aller Arten von Akteuren während des gesamten SUTP-Prozesses und die Berücksichtigung ihrer spezifischen Bedürfnisse. Spezifische Strategien werden zur Einbeziehung der Interessensgruppen benötigt. Die Aktivitäten sollten auf unterschiedlichen Formaten und Techniken für den Umgang mit Behörden, Privatunternehmen, der Zivilgesellschaft, Organisationen oder allen von ihnen gemeinsam aufbauen.

Ziele

- Gewährleistung einer gut strukturierten Einbeziehung aller Interessensgruppen während aller Stadien des SUTP-Prozesses - auch über die Grenzen der Stadt hinweg.
- Schaffung einer Planungskultur auf Basis regelmäßiger Kommunikation, gegenseitiger Beratung und gemeinsamer Entscheidungsbildung.
- Verbesserung der allgemeinen Qualität, Effektivität, (Kosten-) Effizienz, Transparenz, Akzeptanz und Legitimität von SUTP.

Verbesserung der SUTP-Effizienz und Legitimität

Hauptaktivitäten

- Identifizieren und planen Sie geeignete Zeitpunkte im Prozeß der Entscheidungsfindung sowie entsprechende Formate und Methoden zur Einbeziehung von Interessensgruppen.
- Legen Sie partizipatorische Aktivitäten als Teil der allgemeinen Planungspraxis, - Vorbereitung, -Ausführung und -Nachbereitung fest.

Partizipation planen und durchführen

Zeitplanung

- Schließen Sie die Planung der wichtigsten Beteiligungsaktivitäten vor der Initiierung des SUTP-Prozesses ab.
- Ausführung während der Entwicklung von Szenarios (A1), Vision, Zielsetzungen, Planzielen (A2), Maßnahmen (A3) und Planüberarbeitung.

Während des gesamten SUTP-Prozesses

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Gewährleisten Sie eine solide Identifizierung aller SUTP-Interessensgruppen und beziehen sie diese in allen Stadien des SUTP-Prozesses ein (siehe M2).	Minimum
☐ Berücksichtigen Sie die verschiedenen Interessen, Ressourcen und Kapazitäten der Interessensgruppen (siehe M2).	Minimum
☐ Bieten Sie genügend und transparente Informationen über SUTP, um eine informierte Mitbestimmung zu ermöglichen und um eine negative Wahrnehmung zu vermeiden ("Heimlichkeit" und Korporatismus) siehe M4.	Minimum
☐ Implementieren Sie Follow-up-Mechanismen, um zu gewährleisten, dass die Bedürfnisse der Interessensgruppen berücksichtigt werden - siehe M4.	Minimum
☐ Erwägen Sie unterschiedliche Beteiligungsinstrumente und -Techniken und wählen Sie die für ihren lokalen Kontext am besten geeigneten aus - siehe M4.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Planung der unterschiedlichen Beteiligungsverfahren für die Interessensgruppen abgeschlossen.
2. Beteiligungsverfahren für Interessensgruppen für jede SUTP-Aufgabe realisiert.
3. Ergebnisse jedes Mitbestimmungsverfahrens fließen in den Entscheidungsbildungsprozess zurück.





Eine prinzipielle Schwäche der Stadtverkehrsplanung ist heutzutage der Mangel an Koordination zwischen Strategien und Organisationen, die über eine Integration von Verkehrsträgern hinausgeht.¹⁸ Die Bewältigung dieses Defizits ist eine wichtige Herausforderung für SUTP, aber auch eine wesentliche Quelle für Innovation und Verbesserung. Diese Mission betont die unterschiedlichen Formen der Integration und schlägt einen systematischen Ansatz zur Nutzung ihrer Potentiale vor.

Ziele

- Anerkennung der Interaktionen zwischen geplanten und ungeplanten Veränderungen der städtischen Struktur (Dichte, Funktionen, sozioökonomische Muster, Ökosysteme) und Verkehr.
- Etablierung einer Planung von Mobilität und Verkehr als gemeinsamer strategischer Bereich, der den verschiedenen Bedürfnissen der Gesellschaft - wirtschaftlich, sozial, umweltbezogen - wirklich dient und nicht nur Selbstzweck ist.
- Definition konkreter Integrationsachsen und -Themen zwischen SUTP und anderen Strategien auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene - um Synergieeffekte zu maximieren und Reibungen oder Inkonsistenz zu vermeiden.

Hauptaktivitäten

- Identifizieren Sie Koordinationsbedarf und -Potentiale über alle einschlägigen Strategiebereiche hinweg.
- Kommunizieren Sie mit den Interessensgruppen und entwickeln Sie gemeinsame Aktionen.
- Modifizieren Sie alle betroffenen sektorbezogenen Strategien und Praktiken und/oder schaffen Sie neue Aktivitätsbereiche.

Zeitplanung

- Von Anfang an - kontinuierliche Aktivität zur Begleitung des gesamten SUTP-Prozesses, insbesondere bei der Auswahl und Gestaltung von Maßnahmen.

Maximierung der strategischen Wirkung und Vermeidung von Widersprüchen

Analyse und Harmonisierung von Strategien und Praktiken

Von der ursprünglichen Überlegungen zur Implementierung

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Ergreifen Sie Initiativen für die Integration mit anderen Strategien und kommunizieren Sie proaktiv mit den betreffenden Behörden (verschiedene Bereiche und Ebenen).	Minimum
☐ Kooperativer Geist bei Behörden und Anerkennung des gemeinsamen Nutzens der Koordination.	Minimum
☐ Existenz von Plänen und Programmen in anderen Strategiebereichen, die eine effektive Koordination erlauben.	Minimum
☐ Vermeiden einer Wahrnehmung von SUTP als neue Ebene strategischer Hierarchie, die andere unterwirft.	Empfehlenswert
☐ Konzentration auf gemeinsame Praktiken und Entscheidungsbildungsprozesse, mit dem Ziel SUTP in diese einzubinden.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Relevante Verknüpfungen mit anderen sektoralen Politiken und Strategien identifiziert (Synergien und Reibungen).
2. Erste Optionen für die strategische Integration bewertet (Wirkungen und Eignung der Integration).
3. Dialog mit allen Behörden über Integrationsoptionen etabliert.
4. Über erste Priorisierung der Integrationsoptionen entschieden.
5. Beurteilung und Priorisierung gemäß den fortgeschrittenen Ergebnissen der Szenariobildung spezifiziert.

¹⁸ Siehe Kapitel 2

Verkehr und Mobilität haben einen starken Einfluss auf soziale Chancen und die Gleichheit der Geschlechter, aber in der Praxis wird dies oft unzureichend erkannt. Diese Themen als wichtige Anliegen und Verantwortlichkeiten der Planung ins Bewußtsein zu rufen, ist der Zweck dieser Mission. Dies impliziert die Berücksichtigung von so unterschiedlichen Aspekten, wie beispielsweise Datensammlung oder die ausgewogene Komposition von Arbeitsgruppen, erfordert aber auch die Konzeption spezifischer Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität von sozialen Randgruppen.

Ziele

- Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Bürger, einschließlich besonders verletzlicher Gruppen, wie beispielsweise Kinder, Behinderte, Senioren, Haushalte mit geringem Einkommen, Minderheiten etc.
- Schaffung gleicher Möglichkeiten, Rechte und Verantwortlichkeiten für Frauen und Männern im Bereich Verkehr und Mobilität.
- Garantie des gleichberechtigten Zugangs zu öffentlichen Dienstleistungen, Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit von entsprechenden Mobilitätsoptionen.
- Entwickeln Sie einen chancenreichen Arbeitsmarkt und ermöglichen Sie Zugang zu Arbeitsplätzen durch verkehrsbezogene Maßnahmen.

Gewährleistung sozialer Chancen und der Gleichheit der Geschlechter im Hinblick auf Mobilität

Hauptaktivitäten

- Beurteilen Sie Mechanismen der sozialen Ausgrenzung und geeignete Lösungen im Rahmen der Verkehrsstrategien.
- Beurteilen Sie Geschlechterrollen sowie Familien- und Haushaltsstrukturen, um ihre Auswirkungen auf Verkehrs- und Reisemuster zu verstehen.
- Schaffen Sie geeignete Lösungen durch Organisation und zielgerichtete Maßnahmenentwicklung.

Beurteilung, Organisation, Strategie Entwicklung

Zeitplanung

- Von Anfang an - entscheidend für die Bildung des SUTP-Teams (M10) und Aktivitäten zur Integration von Strategien (M6).

Kontinuierliche Aktivität

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Betrachten Sie Menschen mit besonderen Bedürfnissen nicht nur als Begünstigte, sondern beziehen Sie diese soweit wie möglich als Mitglieder des gesamten Projektes ein.	Minimum
☐ Gewährleisten Sie die Vertretung sozialer Gruppen, die am SUTP-Prozess teilnehmen.	Minimum
☐ Schaffen Sie eine Plattform für Diskussionen und etablieren Sie öffentlich-private Partnerschaften.	Minimum
☐ Bieten Sie genügend Informationen über SUTP, um eine informierte Bürgerbeteiligung zu ermöglichen.	Empfehlenswert
☐ Beurteilen Sie die Bedürfnisse und Erwartungen aller Zielgruppen.	Minimum
☐ Bauen Sie auf frühere lokale Initiativen und Erfahrungen auf.	Empfehlenswert
☐ Setzen Sie messbare Ziele (quantitativ und qualitativ).	Minimum
☐ Kontrollieren Sie die Ergebnisse unter Anwendung der Evaluierungsinstrumente, um sie mit sozialen Zielen abzustimmen, Schlussfolgerungen zu ziehen und künftige Strategien zu planen.	Empfehlenswert

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Sozioökonomische Evaluierung.
2. Bestandsaufnahme bestehender sozialer Maßnahmen.
3. Schaffen Sie Verbindungen mit Verkehrsstrategien.
4. Beratung mit Interessensgruppen.
5. Bauen Sie ein SUTP-Team unter der Berücksichtigung der Gleichberechtigung der Geschlechter auf.
6. Führen sie einen Auditprozess ein, der soziale Inklusion und Geschlechtergleichheit beinhaltet.





In Anbetracht sozialer Veränderungen durch die „Informationsgesellschaft“ und den zunehmenden Medieneinfluss, erfordern Themen wie Bewusstseinsbildung und Akzeptanz ein neues Denken bei der Erarbeitung von öffentlichen Politiken, Strategien und Maßnahmen. Diese Mission hebt daher die Notwendigkeit für einen bewussteren Ansatz zum Einsatz und der Verbreitung von Informationen während des gesamten SUTP-Prozesses hervor. Zwei spezifische Kommunikationsstrategien sollten diesen Ansatz untermauern: eine gegenüber den lokalen Medien und eine für das Marketing bezüglich SUTP bei Bürgern und Interessensgruppen.

Fördern Sie das
Bewusstsein und die
Akzeptanz für SUTP

Ziele

- Förderung des allgemeinen öffentlichen Bewusstseins, Schaffung politischer und öffentlicher Unterstützung und Vermeidung nicht notwendiger Opposition.
- Reduzierung der Wahrscheinlichkeit fehlerhafter und/oder kontraproduktiver Medienberichterstattung, reagieren Sie wirksam auf „schlechte Presse“ und minimieren Sie die damit zusammenhängenden Risiken für den SUTP-Prozess.
- Transparente Informationsbereitstellung und proaktive Kommunikation zum integralen Teil des Prozesses machen.

Hauptaktivitäten

- Entwickeln und implementieren Sie eine spezifische Marketingstrategie für den SUTP-Prozess, die alle wichtigen kollektiven Planungsschritte anspricht und sowohl auf Bürger als auch auf Interessensgruppen ausgerichtet ist.
- Managen Sie die Informationsverbreitung durch lokale Medien.

Marketing und Public
Relations-Management

Zeitplanung

- Von Anfang an – wichtig bei der Zusammenstellung des SUTP-Teams (M10), Koordination der Interessensgruppen (M2), territoriale Abdeckung (M3) und Aktivitäten zur Strategieintegration (M6);
- Begleitung des gesamten SUTP-Prozesses.

Konstante Aktivität

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Wählen Sie die richtige Person für den Kontakt mit den Medien (gutes Verständnis der Materie, Kommunikationsfähigkeiten und Medienkontakte).	Minimum
☐ Arbeiten Sie proaktiv an der Information, die von den Medien in Umlauf gebracht wird - warten sie nicht auf die Fragen der Medienvertreter.	Minimum
☐ Führen Sie eine gründliche Marktforschung durch, um die Wahrnehmungen der Interessensgruppen und der allgemeinen Öffentlichkeit im Hinblick auf SUTP zu untersuchen.	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Medienkontaktperson und Person, die für Marketing verantwortlich ist, wurde ernannt oder unter Vertrag genommen.
2. Planung aller regelmäßigen Medienbeziehungen und Marketingaktivitäten abgeschlossen (Kontakte, Instrumente, Ablaufplan, Budget).
3. Marketingaktivität A, B, C ... abgeschlossen

Für die meisten Behörden werden die spezifischen Qualifikationen, die für die Steuerung des gesamten SUTP-Prozesses erforderlich sind, vorhandene Mitarbeiterkapazitäten übersteigen. Während es üblich ist, externe Expertise für bestimmte technische Aufgaben in Anspruch zu nehmen, unterstreicht diese Mission, dass auch eine langfristige Perspektive für das Management der Qualifikationen nötig ist. Dies sollte mit einer verbesserten Kooperation mit den Interessensgruppen verknüpft sein. Das Ziel ist, zeitlich befristeten Qualifikationsanforderungen zu entsprechen und gleichzeitig eine dauerhafte Entwicklung der notwendigen Kapazitäten bei den lokalen Akteuren zu ermöglichen.

Ziel

- Gewährleistung der notwendigen (umfangreichen) Bandbreite an Qualifikationen zur Verwaltung und Steuerung des SUTP-Prozesses bei lokalen Behörden und bei Interessensgruppen.
- Ausbalancieren von kurzfristigen Qualifikationsanforderungen und des längerfristigen Kapazitätsaufbaus für die lokale SUTP-Gemeinschaft.

Gewährleistung der Machbarkeit des Plans und Entwicklung von Kapazitäten

Hauptaktivitäten

- Beurteilung von Qualifikationen, die innerhalb der Organisation(en), die die Planaufstellung leiten, und bei Interessensgruppen zur Verfügung stehen.
- Entwickeln und implementieren Sie eine allgemeine Strategie, um Qualifikations-Lücken zu füllen, Komplementaritäten zu nutzen und Kapazitäten zu entwickeln (z.B. durch Schulung, Kooperation, Auftragsvergabe).

Qualifikationen beurteilen, Training und Kooperation

Zeitplanung

- Von der frühesten Phase an – entscheidend bei der Zusammenstellung des SUTP-Teams (M10), aber auch für die Koordination der Interessensgruppen (M2), Bürgerbeteiligung (M4), Einbeziehung der Interessensgruppen (M5), Strategieintegration (M6, M7) und Informationsaktivitäten (M8);
- Vor der Initiierung des SUTP-Prozesses fertig zu stellen.

Vor dem SUTP-Prozess

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Entwicklung des Plans für das Qualifikationsmanagement durch eine Person, die mit dem SUTP-Prozess vertraut ist (wenn zutreffend in Kooperation mit dem Personalmanager).	Minimum
☐ Qualifikationsmanagement als Koordinationsthema für das SUTP-Team und Einbeziehung von "Personalmanagern" von Organisationen, die den Planungsprozeß entscheidend gestalten.	Minimum
☐ Feedback-Schleife zwischen Personalmanagern in verantwortlichen Organisationen und einzelnen Mitgliedern des SUTP-Teams, um zu gewährleisten, dass die individuelle Karriereplanung berücksichtigt wird.	Minimum
☐ Kooperation zwischen verantwortlichen Organisationen, um potentielle Qualifikationslücken zu füllen.	Empfehlenswert
☐ Falls zutreffend, Einbeziehung externer Partner (z.B. Berater, Universitäten) zum Ausgleich von Qualifikationslücken.	Empfehlenswert
☐ Rekrutierung: "Thinking outside the box", indem Sie Personen mit einem nicht verkehrsbezogenen Hintergrund für spezifische Aufgaben (Marketing) oder im Fall von Fachkräftemangel einstellen.	Empfehlenswert





Szabo Bence

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine

1. Identifikation von Qualifikationen, die in jedem Stadium des SUTP-Planungsprozesses erforderlich sind, abgeschlossen.
2. Identifikation des Umfangs an Qualifikationen, die innerhalb verantwortlicher Organisationen verfügbar sind, abgeschlossen.
3. Identifikation von Motivationen und strategischen Karriereplänen (Ebene der Organisation und individueller Personen) abgeschlossen.
4. Beurteilung von Optionen zum Qualifikationsmanagements abgeschlossen: Schulung, Kooperation, Rekrutierung, Outsourcing.
5. Prüfung verfügbarer finanzieller Mittel für Human Resources und Qualifikationsmanagement abgeschlossen.
6. Prüfung des Ablaufplans für SUTP im Bezug auf Personal- und Qualifikationsmanagement abgeschlossen.
7. Plan zum Management der Qualifikationen zwischen relevanten Partnern formal vereinbart.
8. Übertragung von Verantwortlichkeiten für spezifische Aufgaben abgeschlossen.
9. Rekrutierung zusätzlicher Personalmitglieder (falls nötig) abgeschlossen.
10. Vertrag mit externen Partnern, z.B. Beratern, Universitäten (falls notwendig) unterzeichnet.
11. Entwicklung oder Zukauf von Weiterbildungsmaßnahmen (falls nötig) abgeschlossen/vereinbart.
12. Regelmäßige Überarbeitung und Ergänzungen des Plans zum Qualifikationsmanagement (in verschiedenen Stadien während des Planungsprozesses)

SUTP erfordert, dass alle beteiligten Akteure unbekanntes Territorium im Hinblick auf die Verkehrsplanung betreten. Neue Aufgaben müssen zusätzlich zu den gewohnten Aufgaben bewältigt werden, was Verfahren und Inhalte ändert. Verschiedene Kommunikationskanäle müssen eingeführt und Arbeitspläne modifiziert werden. Kurzum - die Arbeit über Grenzen hinweg und die Umwandlung etablierter Planungspraktiken erfordert auch die Schaffung einer politisch bestätigten Referenz, die für alle Akteure verdeutlicht, wer was wann macht.

Ziele

- Verdeutlichung und Formalisierung der Beziehungen zwischen den Akteuren und der jeweiligen Ressourcen-Beiträge der Partner.
- Gewährleistung der Verantwortlichkeit für Aktionen und Transparenz des Planungsprozesses für alle Beteiligten.
- Sicherung einer guten Koordination zwischen allen durchgeführten Aktivitäten (M1-10, A1-5).
- Ermöglichung eines effizienten Planungsprozesses und optimale Nutzung verfügbarer Ressourcen.
- Berücksichtigung verschiedener Arten von Planungsrisiken.

Gewährleistung
allgemeiner Machbarkeit,
Effizienz und Konsistenz

Hauptaktivitäten

- Erstellen Sie einen allgemeinen Arbeitsplan (Management Plan) für den SUTP-Prozess, der alle notwendigen Meilensteine beinhaltet, und sorgen Sie für eine politische Genehmigung diese Dokuments.
- Beurteilen Sie Risiken und planen Sie auch für mögliche unvorhergesehene Fälle.
- Kontrollieren Sie den Fortschritt, setzen Sie die Implementierung des Arbeitsplans durch und/oder passen Sie ihn an Änderungen an.

Technisches und
finanzielles Management
über Organisationen
hinweg

Zeitplanung

- Von Anfang an - mit der Annahme des Arbeitsplans für den gesamten SUTP-Prozess als wichtigstem Meilenstein.

Konstante Aktivität

Checkliste und Meilensteine

Erfolgskriterien	Ebene
☐ Vereinbaren Sie Managementverfahren und -Aufgaben mit allen betroffenen Interessensgruppen (verantwortlich für SUTP-Aufgaben).	Minimum
☐ Gewährleisten Sie einen verbindlichen Charakter des Managementplans durch politische Genehmigung.	Minimum
☐ Sichern Sie die Machbarkeit des Prozesses (Zeitplanung), beurteilen Sie Planungsrisiken und erhalten Sie die notwendige Flexibilität um dies zu gewährleisten.	Minimum

Abfolge der zu erreichenden Meilensteine
1. Beschreiben Sie deutlich die geographische und thematische Reichweite des Plans.
2. Bieten Sie eine Übersicht über die allgemeine Zeitplanung, verknüpft mit dem Prozess der Entscheidungsbildung.
3. Beschreiben Sie die Beziehung mit anderen laufenden strategischen Prozessen.
4. Definieren Sie, wie die Interaktion zwischen den Interessensgruppen und Bürgern organisiert wird und spezifizieren Sie alle Ressourcen-Beiträge.
5. Beschreiben Sie die Medienbeziehungen und Marketingaktivitäten.
6. Entwickeln Sie eine Strategie für das Risikomanagement und Qualitätsmanagement.
7. Stellen Sie praktische Informationen zur Verfügung, um die Kommunikation zwischen Interessensgruppen zu ermöglichen.
8. Verabschiedung des Plans durch die politisch Verantwortlichen.





6 Planverabschiedung und Genehmigung

Die formelle Verabschiedung des Aktions- und Budgetplans ist eine wichtige Anforderung an SUTP, die im gesamten Handbuch betont wurde. Sie ist die Basis für die Gewährleistung eines notwendigen langfristigen Engagements. Solch ein langfristiges Engagement kann nur durch den vorausgehenden Prozess der kollektiven Erarbeitung des Plans, als auch durch die Einführung einer verbindlichen Referenz für alle Akteure erreicht werden.

Allerdings wird die exakte Form der Verabschiedung von den jeweiligen nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen und den administrativen Strukturen abhängen. Im Allgemeinen muss folgendes erreicht werden:

- Die Behörden, die für die Erstellung des SUTP-Aktions- und Budgetplans verantwortlich sind, sollten ihn auch verabschieden und die Übereinstimmung mit der nationalen Gesetzgebung im Hinblick auf die Planverabschiedung und (wo zutreffend) minimale SUTP-Anforderungen gewährleisten. Die Möglichkeit jedes beteiligten Akteurs, eine Klage gegen einen Plan einzureichen, der diese Regeln missachtet, sollte vorhergesehen werden.
- Der SUTP-Aktions- und Budgetplan muss im Hinblick auf die Wirkungen von Strategien und Maßnahmen, verfahrensbezogenen Anforderungen und den erreichten Fortschritt beurteilt werden. Dies ist nötig, um die Übereinstimmung mit der EG-Richtlinie über die Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SEA) zu erreichen. Um eine glaubwürdige Einschätzung zu garantieren, sollte eine unabhängige Körperschaft für die Planbeurteilung verantwortlich sein.
- Wenn die Bereitstellung nationaler Mittel von der Erfüllung nationaler Qualitätskriterien abhängt, muss der SUTP-Aktions- und Budgetplan auch von einer höheren Regierungsebene (verknüpft mit den Ergebnissen der Beurteilung) genehmigt werden.



Huszar Boroka

I Glossar¹⁹

Begriff/Abkürzung	Erläuterung
Erreichbarkeit	Die Erreichbarkeit einer Aktivität ist die Leichtigkeit, mit der ein Individuum an einen Ort gelangen kann, an dem diese Aktivität durchgeführt werden kann.
Alternativszenarios	Beschreiben Entwicklungen, die aus unterschiedlichen Strategieentscheidungen und Maßnahmen resultieren.
Beurteilung	Einschätzung der Projektleistung anhand von Meilensteinen und erforderlichen Ergebnissen, an verschiedenen Stellen während des SUTP-Prozesses oder nach der Implementierung.
Business-as-usual Szenario	Beschreibt die Entwicklung, falls bereits programmierte Aktionen umgesetzt werden.
Bürgerbeteiligung	Ermutigung und Befähigung der Bürger, sich der Debatte und der kollektiven Entscheidungsbildung mittels einer Reihe von Instrumenten anzuschließen.
Do-nothing Szenario	Beschreibt die Entwicklung, falls überhaupt nichts getan wird (nur Voraussage von exogenen Trends).
Ex-ante Evaluierung	Ein Prozess der Prüfung, wie gut ein Plan oder eine Strategie funktionieren wird. Kann beim Treffen effizienter Entscheidungen zwischen Optionen helfen.
Ex-post Evaluierung	Prüft die SUTP-Planungs- und Implementierungsstufen, sowie die allgemeinen Ergebnisse des Entscheidungsbildungsprozesses.
Geschlechtergleichheit	Frauen und Männern die gleichen Möglichkeiten, Rechte und Verantwortlichkeiten im Bereich Verkehr geben.
Indikator	Ein Hilfsmittel mit Bezug zur Datenbasis (üblicherweise quantitativ), das zur Kontrolle des Fortschritts bei der Erreichung einer bestimmten Zielsetzung oder eines Planziels verwendet wird. Beispielsweise ist die Entwicklung der Zahl von Straßenverkehrsunfällen ein Indikator für das Ziel einer verbesserten Sicherheit im Straßenverkehr.
Integrierter Ansatz	Die Integration von Praktiken und Strategien zwischen Verkehrsarten, strategischen Sektoren, öffentlichen und privaten Ämtern, Behörden und zwischen benachbarten Behörden.
Flächennutzung	Die Funktion einer Grundstücksfläche. Beispiele für Flächennutzung sind: Wohnen, Industrie, Handel, Landwirtschaft und Freizeit.
LTP	Local Transport Plan (Lokaler Verkehrsplan) in Großbritannien (siehe Kapitel 2.2).
Missionen (gemäß der Verwendung im Handbuch)	Als Grundlage der Aufgaben sind sie vorbereitende und begleitende Aktivitäten, die für den Erfolg des SUTP-Prozesses entscheidend sind. Sie systematisieren den Umfang der Aktionen, die notwendig sind, um neue Denkweisen zu initiieren, Planungsroutinen einzuführen, die SUTP begünstigen und einen stabilen institutionellen Rahmen bieten, in dem innovative städtische Mobilitätsstrategien entwickelt werden können.
Modell	Eine (mathematische) Beschreibung der Beziehungen innerhalb des Flächennutzungs- und Verkehrssystems. Weit verbreitet, um die Ergebnisse von Verkehrsstrategien vorauszusagen.
Monitoring	Eine laufende Messung des Fortschritts, durch die Sammlung neuer Daten und/oder den Vergleich bestehender Datenquellen.
Zielsetzungen	Eine umfassende Angabe der Verbesserungen, die eine Stadt anstrebt. Zielsetzungen spezifizieren die Richtungen für Verbesserungen, aber nicht die Mittel, diese zu erreichen.
Ergebnisindikator	Misst die Auswirkungen, Vorteile und Veränderungen, die von verschiedenen Interessensgruppen erfahren werden, und zwar während oder nach der Implementierung eines Projektes.
Partizipativer Ansatz	Die Einbeziehung von Bürgern und Interessensgruppen von Anfang an und während des Prozesses der Entscheidungsbildung, Implementierung und Evaluierung, um lokale Kapazitäten für die Behandlung komplexer Planungsfragen aufzubauen und Geschlechtergleichheit zu gewährleisten.
PDU	Plan de Déplacements Urbains in France (siehe Kapitel 2.2).



¹⁹ Dieses Glossar wurde unter Verwendung von Elementen der Vollversion des PILOT SUTP-Handbuchs, des GUIDEMAPS-Handbuchs und des PROSPECTS Decision-Makers' Ratgeber (siehe Kapitel III 'Weitere Informationen' für Weblinks) zusammengestellt.



Begriff/Abkürzung	Erläuterung
Plan zum Qualifikationsmanagement	Eine Strategie, die skizziert und erläutert, wie die erforderlichen Qualifikationen bereitgestellt und während des gesamten SUTP-Planungsprozesses aufrecht erhalten werden können. Der Plan sollte interne und externe Einzelpersonen/Organisationen identifizieren, denen bestimmte Aufgaben übertragen werden können.
SMART-Prinzipien	Specific, Measurable, Action-oriented, Realistic und Time-related.
Soziale Inklusion	Berücksichtigung der Bedürfnisse der gesamten Gemeinschaft, einschließlich aller besonders verletzlichen Gruppen, wie beispielsweise Kinder, Behinderte, Senioren, Haushalte mit geringem Einkommen, Minderheiten, usw. Garantiert gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen Dienstleistungen, Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit von Mobilitätsoptionen. Entwickelt einen chancengleichen Arbeitsmarkt und ermöglicht Beschäftigung durch verkehrsbezogene Maßnahmen.
Interessensgruppen	Alle Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die von einem vorgeschlagenen Projekt betroffen sind, oder die ein Projekt und seine Implementierung beeinflussen können. Dieser Begriff schließt die allgemeine Öffentlichkeit ein, sowie eine breite Auswahl anderer Gruppen (z.B. Unternehmen, Behörden und Gruppen mit speziellen Interessen).
Einbeziehung / Engagement von Interessensgruppen	Die Einbeziehung von Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen in Aspekte des Prozesses der Entscheidungsfindung mittels einer Vielzahl von Instrumenten.
SUTP	Sustainable Urban Transport Planning (für eine umfassende Definition siehe Kapitel 2.1).
Planziel	Ein angestrebter Wert eines Indikators. Planziele sind der „materielle“ Ausdruck der getroffenen strategischen Entscheidungen. Mit Schwerpunkt auf ausgewählten Themen (Indikatoren) definieren Sie einen Entwicklungskorridor zwischen „jetzt“ und „dann“.
Aufgaben (gemäß der Verwendung in diesem Handbuch)	Aktivitäten, die für die Entwicklung und Implementierung konkreter Stadtverkehrsstrategien und Maßnahmen erforderlich sind, konsolidiert in einem formell verabschiedeten und genehmigten „Aktions- und Budgetplan“. Die Summe dieser Aufgaben wird als „SUTP-Prozess“ bezeichnet.
Vision	Bietet eine qualitative Beschreibung einer gewünschten städtischen Zukunft und dient zur Steuerung der Entwicklung geeigneter Maßnahmen in SUTP.
Arbeitsplan	Ein Dokument, das eine detaillierte und realistische Reihe von Aktionen darlegt, die durchgeführt werden müssen, unter Angabe der Ressourcenverwendung und einer Zeitskala, anhand welcher der Fortschritt gemessen werden kann.

II Definitionen

“Sustainable Urban Transport Planning (SUTP)”

Siehe Kapitel 2.1 für eine umfassende Definition aus dem PILOT-Projekt.

“Sustainable transport system” (EU - Rat der Verkehrsminister 2001)

- Ermöglicht die sichere Erfüllung der grundlegenden Zugangs- und Entwicklungsbedürfnisse von Einzelpersonen, Unternehmen und Gesellschaften, auf eine Art und Weise, die konsistent mit der Gesundheit der Menschen und des Ökosystems ist, und fördert die Gleichheit innerhalb und zwischen nachfolgenden Generationen.
- Ist erschwinglich, verläuft fair und effizient, bietet eine Wahl des Verkehrsmittels und unterstützt eine konkurrenzfähige Wirtschaft sowie eine ausgewogene Regionalentwicklung.
- Beschränkt Emissionen und Abfall auf das Ausmaß, in dem dieser Planet diese aufnehmen kann, nutzt erneuerbare Ressourcen zu oder unter ihren Erzeugungsraten und nutzt nicht erneuerbare Ressourcen zu oder unter den Entwicklungsraten eines erneuerbaren Ersatzes, während sie die Auswirkungen der Flächennutzung und der Lärmerzeugung minimiert.

“Sustainable land use and transport system” (PROSPECTS 2005)

- Bietet auf eine effiziente Art und Weise Zugang zu Gütern und Dienstleistungen für alle Einwohner der urbanen Region.
- Schützt die Umwelt, das kulturelle Erbe und das Ökosystem für die heutige Generation
- Gefährdet nicht die Möglichkeiten zukünftiger Generationen, einen zumindest gleich hohen Wohlstand wie die heutige Generation zu erreichen. Dies schließt den nicht monetären Wohlstand durch die natürliche Umwelt und das kulturelle Erbe mit ein.

III Weitere Informationen

Die folgenden Tabellen bieten Links zu externen Dokumenten, die weitere Informationen über den vollständigen SUTP-Prozess bieten, sowie über spezifische Aufgaben und Missionen.

Allgemeine Quellen - Weitere Informationen über den vollständigen SUTP-Prozess

PILOT – Sustainable Urban Transport Planning (SUTP)-Handbuch. Leitfaden für Interessensgruppen (Vollversion in englischer Sprache)

Dieses Dokument bietet weitere Details über jede Aufgabe und Mission die in dem vorliegenden Handbuch beschrieben werden. Zusätzlich beinhaltet dieses Dokument ein kurzes Kapitel über Strategien und Maßnahmen, mit Beispielen von besten Erfahrungen aus der Praxis.

Verfügbar auf der PILOT-Website:: www.pilot-transport.org

Facharbeitsgruppe über SUTP, D4 Schlussbericht (2004)

Die Facharbeitsgruppe über Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) wurde von der Europäischen Kommission im Kontext der Vorbereitung der Thematischen Strategie für die Städtische Umwelt gegründet. Ziel des Schlussberichtes war es, die Empfehlungen der Facharbeitsgruppe über SUTP an die Europäische Kommission zu spezifizieren. Er beabsichtigt die Reflexion und Zusammenfassung der Ansichten der Gruppe im Hinblick auf die spezifische Gestaltung der Verfahren, Instrumente und Maßnahmen, die für SUTP benötigt sind, die Inhalte einer potentiellen EU-Richtlinie und notwendige Unterstützungsaktionen für die Verbesserung von SUTP in europäischen Ballungsräumen.

Der Bericht war eine wichtige Basis für die Arbeit am PILOT-Projekt.
http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

Weitere Informationen über spezifische Aufgaben

(Dokumente in englischer Sprache, wenn nicht anders angegeben)

Nr.	Aufgabe [Seite]	Quellenbeschreibung
1	Statusanalyse & Szenarioentwicklung [S.25]	Siehe Unteraufgaben
1.1	Inventarisierung bestehender Pläne und Richtlinien [S.26]	SMILE Towards Sustainable Urban Transport Policies – Empfehlungen für lokale Gebietskörperschaften (2002-2004) Das SMILE-Projekt beabsichtigt einen Beitrag zur Identifizierung und Ermittlung gemeinsamer Lösungen für Stadtverkehrsprobleme. In dem Kapitel 'Integrated Approach / Urban Transport Plans' identifiziert es eine Reihe von Ansätzen, einschließlich "Plan and Organise" (S. 10), das sich auf Aufgabe 1.1 bezieht. www.smile-europe.org/PDF/guide_recommendations_en.pdf
1.2	Statusanalyse [S.27]	Facharbeitsgruppe über SUTP, D4 Schlussbericht (2004) (siehe auch allgemeine Quellen weiter oben) Der Bericht betont die Bedeutung der Durchführung einer Statusanalyse und der Schaffung eines Grundlagenszenarios (S. 16 – 17). Er enthält auch nützliche Referenzen zur Definition allgemeiner Indikatoren (S. 27). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf





1.3	Szenarioentwicklung [S.28]	Transport Analysis Guidance Website – WebTAG (DfT, UK) Bietet eine detaillierte Anleitung über die Ex-ante Evaluierung von Verkehrsprojekten und breitere Informationen über den Umfang und die Durchführung von Verkehrsstudien. Diese Quelle bietet eine nützliche Anleitung für die Szenarioentwicklung. www.webtag.org.uk PROSPECTS – Ein methodologischer Ratgeber Das grundlegende Ziel von PROSPECTS (2002-2003) war, Städten die Ratschläge zu bieten, die sie benötigen, um eine optimale Flächennutzung und Verkehrsstrategien zu schaffen, um der Herausforderung der Nachhaltigkeit in ihren jeweiligen Umständen zu entsprechen. Der methodologische Ratgeber, gestaltet für Fachleute, bietet Informationen über die Voraussage von Wirkungen (S. 66-80). Ein eigenes Kapitel ist Visualisierungstechniken gewidmet (S. 157-170). www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del14mg.pdf
2	Vision, Zielsetzungen und Planziele [S.29]	Siehe Unteraufgaben
2.1	Gemeinsame Vision der Interessensgruppen [S.30]	A good practice guide for the development of local transport plans (DfT, UK) November 2005 Dieses Handbuch betont gute Beispiele aus provisorischen LTPs, damit Behörden voneinander lernen können. Kapitel 4 bietet gute Praktiken über LTP-Visionen. www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/agoodpracticeguideforthedeve3656
2.2	Definition der Zielsetzungen [S.31]	Transport Analysis Guidance Website – WebTAG (DfT, UK) (siehe auch Aufgabe 1.3) WebTAG bietet eine spezielle Anleitung zum Thema Zielsetzungen im Stadtverkehr, behandelt besonders die nationalen Zielsetzungen der britischen Regierung, lokale und regionale Zielsetzungen; Zielsetzungen und Planziele und Probleme. www.webtag.org.uk/webdocuments/2_Project_Manager/2_Objectives_and_Problems/index.htm
2.3	Planziele für Ergebnisindikatoren [S.32]	Full guidance on Local Transport Plans: Second edition (DfT, UK), 2006 Dieses Dokument erläutert die Anleitung der britischen Regierung für lokale Gebietskörperschaften im Bezug auf die Ansätze und Methoden, die sie bei der Erstellung ihrer nächsten Local Transport Plans (LTPs) verwenden sollten. www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/fullguidanceonlocaltransport3657 Der zweite Teil behandelt unter anderem Themen mit Bezug zu ‚Lokal relevanten Zielen‘ und ‚Verlaufskriterien‘. Facharbeitsgruppe über SUTP, D4 Schlussbericht (2004) (siehe auch allgemeine Quellen) Enthält nützliche Referenzen zur Definition allgemeiner Indikatoren (S. 27). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
3	Aktions- und Budgetplan [S.33]	Transport Analysis Guidance Website – WebTAG (DfT, UK) (siehe auch Aufgabe 1.3) Bietet Ratschläge für eine Reihe von Themen im Zusammenhang mit Aufgabe 3 (z.B. Modellierung, Entwicklung von Lösungen, Bewertung des Rahmens). www.webtag.org.uk Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations (Rupprecht Consult 2005) Zusammenfassung der verfügbaren strategischen Bewertungen von SUTP, die beabsichtigen, eine strukturierte Übersicht empirischer Ergebnisse zu bieten. Schwerpunkt auf Lärm, Luftqualität und CO2-Emissionen. http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm Greater Bristol Joint Local Transport Plan (UK 2006) Bietet ein gutes Praxisbeispiel für ein LTP-Implementierungsprogramm (siehe Kapitel 11). www.westofengland.org/site/FinalJointLocalTransportPlan200607201011_2870.asp

4	Übertragung von Verantwortlichkeiten und Ressourcen [S.34]	CERTU ist ein französisches nationales Forschungszentrum, das im Bereich des nachhaltigen Verkehrs tätig ist. CERTU hat einen Bericht mit den Lernerfahrungen der nationalen Experimente mit Partnerschaften in städtischen Straßeninfrastrukturprojekten entwickelt (S. 217-221). In französischer Sprache. www1.certu.fr/catalogue/scripts/pur.asp?title_id=885&lg=0
5	Monitoring und Evaluierung [S.35]	GUIDEMAPS Project (2002-2004) Bietet eine praktische Übersicht über die Praxis der Einbeziehung von Interessensgruppen, öffentlichen Beteiligung und Projektmanagement für lokale und regionale Verkehrsprojekte. Band 1 des Handbuchs "Concepts and tools", behandelt unter anderem die Themen Projektkontrolle (S. 58 ff.) sowie Ergebnisse von Kontrolle und Evaluierung (S. 60 ff.). Band 2 "Fact sheets" behandelt detaillierter die Themen Messung von Indikatoren (S. 70 f.), Fortschrittsermittlung (S. 72 f.), Datensammlung und Speicherung (S. 74 f.), Messung von Ergebnisindikatoren (S. 76 f.), und Evaluierung nach der Implementierung (S. 78 f.). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en PROSPECTS (2000-2003) (siehe auch Aufgabe 1.3) Das Decision-Makers' Guide-book erläutert den Ansatz der Entscheidungsbildung, die strategischen Optionen und die verfügbaren Hilfsinstrumente. Es behandelt auch die Bewertung und Evaluierung (S. 32 f.). Das Methodological Guide-book bietet eine umfangreichere Beratung über Hilfsinstrumente zur Bewertung (S. 33 ff.), Evaluierung (S. 25 ff.), Kontrolle (S. 27 ff.), Prognose und Analyse. http://www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

Weitere Informationen über spezifische Missionen

Nr.	Mission [Seite]	Quellenbeschreibung
1	Zeitplanung des Planungsprozesses [S.37]	GUIDEMAPS Project (2002-2004) (siehe auch Aufgabe 5) Band 2 des GUIDEMAPS-Handbuch "Fact sheets" bietet Informationen über Zeitmanagement in offenen Planungsprozessen (S. 22-23). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en
2	Strategische Koordination & Beziehung zwischen den Akteuren [S.38]	TIPP-Projekt (Transport Institutions in the Policy Process) Das Projekt konzentrierte sich auf die Analyse der Rolle des institutionellen Kontextes in der verkehrsbezogenen Strategiebildung und Implementierung. Das Projekt bietet einen Analyserahmen, stellt hilfreiche Konzepte für ein besseres Verständnis verkehrsbezogener, strategischer Prozesse vor (siehe Ergebnisse D1). Es formuliert auch strategische Empfehlungen, die für die lokale Schaffung eines SUTP-Prozesses inspirierend sein kann (D7). Darüber hinaus bietet das TIPP-Projekt durch tiefgehende Fallstudie einen Einblick in eine Reihe aktueller verkehrsstrategischer Implementierungsprozesse. www.strafica.fi/tipp/about.html Laboratory for Investigation in Prospective Strategy and Organisation (LIPSOR) Entwickelt und verfeinert Instrumente für die strategische Analyse und Entscheidungshilfe. Während es sich hauptsächlich auf Unternehmen konzentriert, sind die meisten Instrumente gleichermaßen hilfreich in einem strategischen Kontext, wie beispielsweise SUTP (z.B. die MACTOR-Methode sowie andere allgemeine Ansätze, wie beispielsweise Delphi). Einführende Informationen über die meisten Instrumente werden in einer "Toolbox for scenario planning" dargestellt, verfügbar in englischer, französischer und spanischer Sprache. www.3ie.fr/lipsor





3	Verantwortlichkeiten & geographische Abdeckung [S.39]	Facharbeitsgruppe über SUTP, D4 Schlussbericht (2004) (siehe auch allgemeine Quellen) Ein Hintergrundpapier zum Bericht der Expertengruppe beinhaltet ein Kapitel über "Spatial coverage and responsible authorities", das die Praxis im Hinblick auf diese Aspekte in Frankreich, Italien und Großbritannien beschreibt (siehe Kapitel 1.2, S 4 im Hintergrundpapier). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
4 & 5	Bürgerbeteiligung [S.40] & Einbeziehung von Interessensgruppen [S.41]	Allgemeine Quellen für Missionen 4 & 5 GUIDEMAPS-Projekt (2002-2004) (siehe auch Aufgabe 5) Band 1 des GUIDEMAPS-Handbuches beinhaltet eine Einführung in die Hauptthemen des Engagements (S 26ff). Band 2 enthält detaillierte Datenblätter für Hauptaspekte (S 28, 32, 58) und für 32 verschiedene Instrumente für partizipatorische Prozesse, und erklärt ihren jeweiligen Zweck, Einsatz und damit zusammenhängende praktische Fragen (S 80ff). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en PROSPECTS (2000-2003) (siehe auch Aufgabe 1.3) Das Decision-Makers' Guidebook enthält ein nützliches Kapitel über 'Participation' (S 8). www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html Participatory methods toolkit - A practitioner's manual (2003) – Gemeinsame Publikation der König Baudouin-Stiftung und des Flämischen Institutes für Wissenschafts- und Technologiebewertung (viWTA). Eine praktische Publikation mit dem Bestreben der Schaffung eines praktischen Hilfsmittels zur Einführung und Verwaltung von Mitbestimmungsprojekten, einschließlich Bürgermitbestimmung und Einbeziehung von Interessensgruppen. www.kbs-frb.be/code/page.cfm?id_page=153&id=361&lang=EN
6	Integration sektoraler Politiken [S.42]	Das Thema der Strategieintegration ist natürlich ziemlich umfangreich - und so ist die Auswahl möglicherweise nützlicher Referenzen, abhängig von den Verknüpfungen, nach denen man sucht. Allerdings gibt es eine zunehmende Anzahl an Publikationen über das Thema des nachhaltigen Verkehrs, und diese neigen dazu, die Aspekte der Strategieintegration mit zunehmendem Engagement zu behandeln. Hier kann man sich auf folgende Quellen beziehen: Banister, D. 2005. Unsustainable transport – city transport in the new century. Routledge: London/ New York Williams, K. ed. Flächennutzung, Stadtform und nachhaltiger Verkehr. Ashgate: Hampshire
7	Soziale Chancen und Geschlechtergleichheit [S.43]	MATISSE-Projekt (Methodology for Assessment of Transport ImpactS of Social Exclusion) Das Hauptziel des Projektes war die Kompilierung und Validierung eines Bewertungsinstrumentes zur Beurteilung der Auswirkungen von verkehrsbezogenen strategischen Interventionen auf soziale Ausgrenzung. Das Projekt erstellte ein Handbuch. www.matisse-eu.com Website über soziale Inklusion des DfT (UK) Die Abteilung Mobilität und Soziale Inklusion fördert sozial gestalteten Verkehr, und prüft die Verbindungen zwischen Verkehr und sozialer Ausschließung, analysiert Fragen im Hinblick auf soziale Eingliederung und die Verkehrsbedürfnisse verschiedener sozialer Gruppen, und arbeitet mit anderen Regierungsabteilungen zusammen. www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/sectionhomepage/dft_needs_page.hcsp

8	Information und Public Relations [S.44]	GUIDEMAPS Project (2002-2004) (siehe auch Aufgabe 5) Bietet eine breite Auswahl an Instrumenten im Hinblick auf Information und Public Relations, z.B. in Band 1 des Handbuchs Medienstrategie (S. 48), Marketingstrategie (S. 50), und gedruckte öffentliche Informationsmaterialien (S. 66). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en Making campaigns for smarter choices work, DfT (UK) Dieser Richtlinienbericht basiert auf der Erfahrung des EU-Projektes TAPESTRY, das sich mit Fragen wie Kampagnengestaltung, Management und Bewertung beschäftigt. Dieses Dokument informiert und ermutigt Entscheidungsträger in lokalen Behörden und anderen Organisationen im Hinblick auf die Vorteile, die sich aus der Förderung nachhaltigen Verkehrs ergeben und bietet die notwendigen Instrumente. www.dft.gov.uk/pg/sustainable/smarterchoices/campaign/
9	Qualifikationsmanagement [S.45]	GUIDEMAPS-Projekt (2002-2004) (siehe auch Aufgabe 5) Band 1 des Handbuchs "Concepts and tools", behandelt unter anderem die Schaffung von Projektmanagementteams (S. 42 ff.) und das Management von Qualifikationen als Projektressourcen (S. 44 ff.). Band 2 "Factsheets" beschäftigt sich detaillierter mit einigen Aspekten im Hinblick auf Qualifikationsmanagement (S. 14 ff., 16 ff., 18 ff., 24 ff.). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en Findings on skill management in LTP evaluation (UK) Eine Strategieevaluierung des Prozesses der Einführung von Local Transport Plans (LTP) für englische Gebietskörperschaften betont unter anderem die Wichtigkeit des Qualifikationsmanagements für erfolgreiches Veränderungsmanagement, d.h. die organisatorischen und kulturellen Veränderungen innerhalb von Behörden, die sich aus der Einführung des LTP-Prozesses ergeben (S 16 f., 151 ff.). www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/divisionhomepage/032391.hcsp
10	Management und Organisation [S.47]	GUIDEMAPS-Projekt (2002-2004) (siehe auch Aufgabe 5) Band 1 des Handbuchs "Concepts and tools" bietet einen Rahmen für gutes Projektmanagement und Entscheidungsbildung (S 30-33). Band 2 "Factsheets" beschäftigt sich detaillierter mit Ressourcenmanagement (FS 11 S 26-27) und wie man Hürden im Managementprozess bewältigen kann (FS 31 S 66). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en EFQM Die Europäische Stiftung für Qualitätsmanagement ist eine gemeinnützige Mitgliederstiftung, die eine Methode für totales Qualitätsmanagement in Organisationen entwickelt hat (auch in öffentlichen Körperschaften anwendbar). www.efqm.org



