



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Pläne für die nachhaltige urbane Mobilität –
Planen für Menschen*

www.mobilityplans.eu

EIN PLAN FÜR DIE NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT



WAS IST DAS?

... ein strategischer Plan, der auf bestehender Planungspraxis (z.B. Verkehrsentwicklungsplänen in Deutschland) aufbaut und dabei Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien berücksichtigt, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und in Zukunft genügen und zu höherer Lebensqualität in Städten und ihrem Umland führen.



WAS IST SEINE AUFGABE?

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan versucht, ein nachhaltiges städtisches Verkehrssystem aufzubauen, indem er:

- Zugang zu Jobs und Dienstleistungen für alle gewährleistet;
- Sicherheit verbessert;
- Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduziert;
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Transports von Menschen und Gütern erhöht;
- Attraktivität und Qualität der städtischen Umgebung steigert.



WAS IST SEIN GELTUNGSBEREICH?

Die Strategien und Maßnahmen, die im nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan definiert werden, sollen alle Beförderungsarten im ganzen Ballungsraum berücksichtigen, öffentliche und private, Personen- und Güterverkehr, motorisierte und nichtmotorisierte, fließende und ruhende.



WORAUF BAUT ER AUF?

Städte sollten ihn nicht als “noch einen weiteren Plan” betrachten. Es ist wichtig zu betonen, dass ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan auf bestehenden Planungsdokumenten aufbaut und sie erweitert.

„ Wer für Autos und Verkehr plant, erhält Autos und Verkehr. Wer für Menschen und Lebensraum plant, erhält Menschen und Lebensraum. „

Fred Kent

WIE FUNKTIONIERT ER?

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist eine Methode, Verkehrsprobleme im urbanen Raum effizienter zu lösen. Er baut dabei auf bestehenden Praktiken und dem Ordnungsrahmen einzelner Länder auf. Seine elementaren Eigenschaften sind:

- Ein partizipatorischer Ansatz;
- Eine Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung;
- Ein integrierter Ansatz;
- Eine klare Vision, Ziele und messbare Größen;
- Eine Überprüfung von Verkehrskosten und -nutzen.



Ein partizipatorischer Ansatz, der Bürger und Akteure von Anfang an und während des ganzen Planungsprozesses einbezieht

Bürger und andere Akteure einzubeziehen ist ein Grundprinzip, das befolgt werden muss. Es ist entscheidend, die Einbindung gründlich zu planen. Das setzt Konsens darüber voraus, warum bestimmte Gruppen teilnehmen sollen und worin ihr Einfluss bestehen könnte. Nach Identifizierung der Akteure sollte eine Koordinierungsstrategie das Wie und Wann festlegen. Durch Bürger- und Akteurseinbindung können Entscheidungen für oder gegen spezifische städtische Mobilitätsmaßnahmen wie auch der nachhaltige Mobilitätsplan selbst ein hohes Maß "öffentlicher Legitimierung" erhalten.



Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung, um wirtschaftliche Entwicklung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität in Einklang zu bringen

Die Einbindung in die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung ist unverzichtbar. Da nachhaltige Entwicklung ein umfassendes komplexes Konzept ist, ist es wichtig, ein gemeinsames Verständnis der Bedeutung von nachhaltiger Mobilität für eine Stadt und ihr Umfeld zu entwickeln. Bei der Erarbeitung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans sollte der Blick über Verkehr und Mobilität hinaus erweitert werden und entsprechend soziale, wirtschaftliche, ökologische und politisch-institutionelle Kriterien berücksichtigen.



Ein integrierter Ansatz, der Praktiken und Strategien verschiedener Politikbereiche, Verwaltungsebenen und benachbarter Behörden berücksichtigt

In vielen Fällen wird die Planerstellung von der Mobilitäts- oder Verkehrsabteilung einer Stadt. Die politische Relevanz von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen ist aber nicht auf Mobilität und Transport beschränkt und es ist eines ihrer Charakteristika, andere städtische und regionale Abteilungen (z.B. für Flächennutzung, Umwelt, Wirtschaftsförderung, soziale Eingliederung, Gesundheit, Sicherheit) in den Planungsprozess zu integrieren. Es ist eine große Herausforderung, Defizite bei der Integration und Kooperation anzusprechen, aber daraus ergeben sich auch Innovationen und Verbesserungen. sich auch Innovationen und Verbesserungsmöglichkeiten.



Eine klare Vision, Ziele und ein Fokus darauf, messbare Zielvorgaben zu erreichen, die in eine nachhaltige Entwicklungsstrategie eingebettet sind

Der Plan sollte auf einer langfristigen Vision für Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für den ganzen städtischen Ballungsraum basieren. Er sollte alle Beförderungsarten einschließen: Öffentliche und private, Personen- und Güterverkehr, fließende und ruhende. Eine strategische Vision beschreibt auf qualitative Weise eine wünschenswerte Zukunft und dient der Lenkung der Entwicklung von geeigneten Planungsmaßnahmen. Die Vision muss durch konkrete Ziele präzisiert werden, die die erwünschten Veränderungen darstellen. Veränderungen und Auswirkungen müssen messbar sein. Das setzt wohlüberlegte Vorgaben voraus, die sich auf ausgewählte Indikatoren richten.



Eine Überprüfung von Verkehrskosten und -nutzen in Anbetracht von weiteren gesellschaftlichen Kosten und Nutzen

Die Auswahl von Maßnahmen wird nicht nur nach deren Wirksamkeit gesteuert, sondern auch vom Preis-Leistungs-Verhältnis. Besonders in Zeiten knapper Budgets ist es wichtig, mit den vorhandenen Ressourcen die größtmögliche Wirkung zu erzielen. Das setzt eine grundsätzliche Kosten-Nutzen-Einschätzung der Optionen voraus, auch derer, die nicht leicht gemessen oder bewertet werden können (etwa Treibhausgasemissionen oder Luftqualität). Die Europäische Kommission betont in ihrem Weißbuch zum Verkehr (2011) die Wichtigkeit, mit der Internalisierung externer Kosten aller Beförderungsarten bei Anwendung gemeinsamer Grundsätze unter Berücksichtigung der Besonderheit der einzelnen Verkehrsmittel fortzufahren.

POLITISCHER HINTERGRUND

In dem 2009 erschienenen **Aktionsplan urbane Mobilität** empfahl die Europäische Kommission die Beschleunigung der Einführung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen in Europa durch Bereitstellung von Informationsmaterial, Unterstützung beim Austausch bewährter Verfahren, Ermittlung von Benchmarks und Förderung von Fortbildungsmaßnahmen für Mobilitätsfachleute. Die EU-Verkehrsminister unterstützen die Entwicklung der Mobilitätspläne. Nach den Schlussfolgerungen zum Aktionsplan urbane Mobilität vom 24. Juni 2010 unterstützt der Rat der Europäischen Union „die Entwicklung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen in Städten und Metropolregionen [...] und fördert die Entwicklung von Anreizen wie die Unterstützung von Experten und den Informationsaustausch zur Erstellung solcher Pläne“.

Im März 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission ihr **Weißbuch zum Verkehr** „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011)–0144). Das Weißbuch empfiehlt zu prüfen, ob Pläne zur urbanen Mobilität nach nationalen Standards (die auf EU-Leitlinien basieren) für Städte einer bestimmten Größe verpflichtend werden sollen. Es schlägt weiter eine Prüfung vor, ob Mittel aus den Fonds für regionale Entwicklung und Kohäsion für Städte und Regionen an eine unabhängig validierte Zertifizierung über ein Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit für urbane Mobilität geknüpft werden sollten. Schließlich geht es im Verkehrsweißbuch um die Prüfung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen zur urbanen Mobilität in europäischen Städten.

Einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan zu entwickeln und umzusetzen sollte als kontinuierlicher Prozess in elf wesentlichen Schritten verstanden werden. Die grafische Darstellung dieses Prozesses zeigt diese Schritte in logischer Abfolge. In der Praxis können diese Aktivitäten zum Teil parallel laufen oder Feedback-Schleifen enthalten.

Eine detaillierte Beschreibung aller Schritte und Aktivitäten finden Sie in den Richtlinien „Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“. Die Richtlinien beinhalten Beispiele guter Praxis, nützliche Tools und Referenzen, die den ganzen Planerstellungsprozess illustrieren. Sie können die Richtlinien unter www.mobilityplans.eu finden.



PROZESS



SUMP IN PRACTICE



Koprivnica, Kroatien
– Statusanalyse

Koprivnica, eine Stadt mit 33.700 Einwohnern in Nordwest-Kroatien, führte über eine Selbsteinschätzung, einen ausführlichen Konsultationsprozess mit Stakeholdern und eine öffentlichen Befragung eine detaillierte Statusanalyse der städtischen Mobilitätssituation durch. Die Selbsteinschätzung zeigte, dass die Stadt über exzellente Bedingungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität verfügt; sie war entscheidend für die Auswahl des richtigen Ansatzes der Mobilitätsstrategie. Die urbane Struktur ist eben, kompakt, und bietet viel Platz für ein umfangreiches Fahrradwegenetz. Schon jetzt fahren 30 % der Bevölkerung regelmäßig Fahrrad oder gehen zu Fuß. 70 % der Schulkinder kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Fahrrad oder zu Fuß zur Schule. In den Sommerferien sind Fußgänger und Radfahrer zahlreicher als Autos. In der öffentlichen Befragung gaben Autofahrer in großer Zahl an, dass sie ihr Mobilitätsverhalten bei entsprechender Infrastruktur ändern würden.



Budapest, Ungarn
– Integration und Politikkoordination

Budapest ist ein Beispiel für die Integration eines Mobilitätsplans in ein gesamt-politisches städtisches Rahmenkonzept. 2003 billigte die Stadt ihr Entwicklungskonzept. Es definiert die Vision und langfristige Prioritäten für die allgemeine Entwicklung. Darauf und auf ausführlichen Stakeholder-Konsultationen aufbauend entwickelte Budapest seine Städtische Entwicklungsstrategie – bekannt als Podmaniczky Plan. Dieser Plan legte die Entwicklungsprioritäten für die Periode 2005-2013 fest, inklusive der wichtigsten städtischen Entwicklungsmaßnahmen. Diese Entwicklungsstrategie wird komplementiert durch den "Herz von Budapest Mobilitätsplan", der 2007 geschaffen wurde, um die Innenstadt durch großflächige Verkehrsberuhigung und nachhaltige urbane Mobilitäts-Infrastrukturprojekte zu revitalisieren. Der Plan gibt dem nicht-motorisierten Nahverkehr, um Firmen vor Ort zu unterstützen und die Lebensqualität zu verbessern.



Odense, Dänemark
– Kommunikation mit Stakeholdern & Bürgern

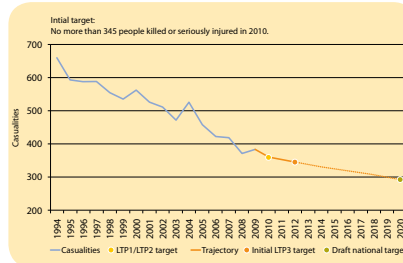
Dank erheblicher Anstrengungen, den Bürgern den Verkehrs- und Mobilitätsplan zu vermitteln, hat Odense es schließlich geschafft, zwei Hauptstraßen für Autos zu sperren – ein Plan, der vorher wegen öffentlicher Sorge über Verkehrsverlagerungen gestoppt worden war. 2007 beteiligte die Stadt viele Stakeholdergruppen (nicht nur Anwohner, sondern viele verschiedene Gruppen quer durch die Stadt) und entwickelte eine "Toolbox", um Verkehrsplanung einfach zu erklären. Allmählich wurde der Plan vom Dokument über Autos und Verkehr zu einem über Menschen und Plätze. Er wurde kontinuierlich bekannt gemacht, auf einer eigenen Webseite, auf Postern, in der lokalen Presse und bei speziellen Events. All das zahlte sich letztendlich aus, der Plan wurde einstimmig vom Stadtrat angenommen.



Lille, Frankreich

– Visionen entwickeln

In Lille begann der Prozess der Entwicklung des „Plan de Déplacements Urbains“ (des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans) nach der großen urbanen Erneuerungsbewegung der 90er. Das neue TGV Terminal bot die Möglichkeit, das neue Viertel namens Euralille zu gründen, das auch als internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Verkehrsknotenpunkt fungiert. Die Planer hatten die Vision einer wirtschaftlich starken Stadt, mit einem internationalen Profil. Der Umbau öffentlicher Plätze spielt bei der Schaffung einer attraktiven Stadt eine wichtige Rolle. Eine der strategischen Fragen war die Wahl zwischen der Weiterentwicklung des Metrosystems und des oberirdischen Nahverkehrs (Bus und Tram). Die Stadt entschied sich für die oberirdische Variante als Mittel, öffentliche Plätze zu restrukturieren, neu zu gestalten und neu zu definieren.



Cambridgeshire, Vereinigtes Königreich

– Ziele und Wege

Der dritte lokale Transportplan (LTP) 2011-2026 definiert die Indikatoren und Ziele, über die der Fortschritt bei der Planumsetzung gemessen wird. Die gewählten Indikatoren spiegeln Themen, die für Cambridgeshire besonders wichtig sind, aber gleichzeitig Vergleiche mit anderen lokalen Behörden im Land zulassen. Der LTP enthält Illustrationen, die die Verbindungen zwischen Zielsetzung, Einzelzielen und langfristigen Verlaufskurven verdeutlichen. Nationale Straßenverkehrssicherheitsziele aus dem Jahr 2009 strebten bis 2020 eine 33%ige Verringerung der Zahl der Straßenverkehrstoten oder Schwerverletzten an. Der LTP setzte für diesen Indikator Zielvorgaben bis 2012. Die Abbildung oben zeigt die Entwicklung dieses Indikators in Cambridgeshire seit 1994 sowie das LTP Ziel für 2012.



Gent, Belgien

– Die Öffentlichkeit informieren

2007 haben die Stadt Gent und fünf weitere Partner ein Projekt zum Umbau des Hauptbahnhofs Gent Sint-Pieters und seiner Umgebung in einen großen Mischnutzungskomplex mit guten intermodalen Verbindungen gestartet. Ein Projekt dieser Größenordnung braucht eine konzertierte Informations- und Konsultationsstrategie, um öffentliche Akzeptanz der Arbeiten zu erreichen. Es wurde ein dauerhafter Informationspunkt mit Plänen, Videos und einem 3D Modell eingerichtet, es gab einen regelmäßigen Newsletter, Events in Schulen und "Dialogcafés", damit die Menschen das Projekt ausführlich kommentieren konnten. Zweimal jährlich wurde die Öffentlichkeit (400 bis 800 Personen in Kleingruppen) auf die Baustelle eingeladen, um den Baufortschritt aus der Nähe sehen und fachkundig erklärt zu bekommen.

BENEFITS



Besseres Image für die Stadt

Eine Stadt, die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung betreibt, zeigt sich innovativ und zukunftsorientiert.



Bessere Lebensqualität

Für Menschen planen statt für Autos und Verkehr enthält eine emotionale Botschaft, die sich z.B. im Bestreben nach besseren öffentlichen Plätzen oder verbesserter Kindersicherheit zeigt.



Bessere Mobilität und Erreichbarkeit

Menschenfreundliche urbane Mobilitätsplanung verbessert letztlich die Mobilitätssituation der Bürger und erleichtert den Zugang zu städtischen Gebieten und ihren Angeboten.



Umwelt- und Gesundheitsvorteil

Die Verbesserung der Luftqualität, die Verringerung des Lärms und der Auswirkungen des Klimawandels führen auch zu positiven Auswirkungen auf die Gesundheit und erheblichen Einsparungen bei den Gesundheitskosten.



Potenzial, mehr Menschen zu erreichen

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung bietet die Chance, mehr Menschen zu erreichen und besser auf die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen einzugehen.



Von Bürgern und Stakeholdern unterstützte Entscheidungen

Planung für Menschen impliziert Planung mit Menschen. Durch Bürger und andere Stakeholder können Entscheidungen für oder gegen urbane Mobilitätsmaßnahmen einen signifikanten Level von "öffentlicher Legitimität" erreichen.



Tatsächliche Erfüllung gesetzlicher Vorgaben

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung bietet einen effektiven Weg, gesetzliche Vorgaben wie die EU Richtlinie über Luftqualität oder nationale Lärmverordnungen zu erfüllen.



Wettbewerbsfähigere Städte und Zugang zu Fördermitteln

SUMPs können Zugang zu Fördermitteln für innovative Lösungen ermöglichen – und potenziell einen entscheidenden Vorteil gegenüber anderen Städten darstellen, die um die gleichen Fördermittel konkurrieren



Neue politische Vision, Integrationspotenzial

SUMP bietet eine langfristige strategische Vision. Es fördert eine effektive Planungskultur, die auf die Integration von Politikbereichen und Institutionen, Städten und Umland abzielt.

INFORMATION

Die Europäische Kommission strebt die Beschleunigung der weiträumigen Einführung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen durch lokale und regionale Behörden in Europa durch umfassende Information über Umfang, Inhalt und Nutzen dieser Pläne an.

ANLEITUNG

Die Anleitung "Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" aus dem Jahr 2011 stellt das Konzept nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne vor und legt die notwendigen Schritte zu ihrer Erstellung dar. Das Dokument richtet sich an städtische Experten wie auch an andere Stakeholder, die bei der Erstellung und Umsetzung der Pläne beteiligt sein sollten.

SEMINARE

2011 und 2012 organisiert ein von der Europäischen Kommission ernanntes Expertenteam in ganz Europa 35 nationalsprachliche Seminare und Erfahrungsaustausch-Events zu nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen. Kontaktieren Sie uns zu Informationen über einen Workshop in Ihrer Nähe.

Weitere Informationen unter:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planen für Menschen

KONTAKT

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55-13

www.mobilityplans.eu

Nachhaltige urbane Mobilitätspläne

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13–15

50668 Cologne

Deutschland

Disclaimer: "Planning for People" ist eine eingetragene Gemeinschaftsmarke. Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt bei den Autoren. Er entspricht nicht notwendigerweise der Position der Europäischen Kommission. Weder die EACI noch die Kommission sind verantwortlich für eine mögliche Verwendung der hier enthaltenen Informationen.
Fotos: András Ekés (Titel; Seite 4, 5), Stadt Koprivnica Foto Galerie (Seite 8), Stadt Budapest V. Distrikt (Seite 8), Stadt Odense (Seite 8), Max Lerouge (Seite 9), Infopunt Projekt Gent Sint-Pieters (Seite 9), www.eltis.org (Seite 2, 3, 10), Harry Schiffer (Seite 11), FGM-AMOR (Seite 10, 11), Rupprecht Consult (Seite 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE** 