

In was für einer (Art) Stadt wollen wir leben? Die Antwort auf diese Frage bildet den Ausgangspunkt eines jeden Stadtmobilitätsplans (Sustainable Urban Mobility Plan, S.U.M.P.). Die Vision eines S.U.M.P. schafft ein gemeinsames Verständnis von dem, wie und was Städte in Zukunft sein sollen. In diesem eUpdate werden wir die unterschiedlichen Entscheidungen beleuchten, die Städte in ihren Visionen zur Zukunft von Stadt treffen. Zunächst werden wir aber mit einem Update über die neusten ENDURANCE-Aktivitäten beginnen.

Newsflash: Sowohl die Modal-Split-Datenbank der EPOMM (TEMS) als auch MaxEva wurden aktualisiert. Blättern Sie weiter, um mehr zu erfahren!

Die ENDURANCE Netzwerke wachsen



Click on the picture to enlarge

Eine aktuelle Veranstaltung unter Beteiligung von ENDURANCE war die First European Conference on S.U.M.P. in Sopot, Polen. Alle Präsentationen zur Konferenz stehen auf der [ENDURANCE Internetseite](#) zur Verfügung. Auf der Konferenz kündigte die Europäische Kommission die Schaffung einer [Europäische Plattform für Stadtmobilitätspläne](#) an, die in die bestehende [Eltis Internetseite](#) integriert werden soll.

In Verbindung mit der Konferenz fand der jährlich stattfindende Workshop der sogenannten National Focal Points (NFP), den jeweiligen nationalen Ansprechpartnern zum Thema S.U.M.P., statt. Im Vordergrund der Diskussion stand der aktuelle Projektfortschritt. Der Workshop zeigte, dass es für viele Städte immer noch schwierig ist, lokale Politiker von den Vorteilen des S.U.M.P.-Ansatzes zu überzeugen. Die vollständige Liste der S.U.M.P.-Richtlinien kann für Akteure ziemlich überwältigend sein und es wird oft nicht beachtet, dass S.U.M.P.-Verfahren auf bestehenden Planungspraktiken und Planungsergebnissen aufbauen. Ausgehend vom EPOMM „[Policy Transfer](#)“-Ansatz wurden im Rahmen des Workshops auch die Übertragbarkeit einiger Planungs- und Regelungsansätze zwischen verschiedenen Ländern diskutiert.

Die [ENDURANCE Internetseite](#) zeigt Städte, die Interesse am S.U.M.P.-Ansatz gezeigt haben oder sich bereits auf unterschiedlicher Ebene mit der Planung nachhaltiger urbaner Mobilität) befasst sind. Die nationalen Anlaufstellen (NFPs) von ENDURANCE helfen diesen Städten, Erfahrungen untereinander auszutauschen und geben Unterstützung bei notwendigem Informations- und Schulungsbedarf. Außerdem organisieren die NFPs jährliche Treffen, in denen relevante Themen für S.U.M.P.-Projekte diskutiert werden. Die meisten nationalen Anlaufstellen haben ihre ersten Treffen im Laufe des vergangenen Jahres organisiert und planen aktuell die zweiten Treffen.

Eine Vision für die Zukunft



Nach der Vorbereitungsphase (siehe [S.U.M.P. Richtlinien](#)) bildet die Entwicklung einer gemeinsamen Vision den ersten zentralen Schritt in der Entwicklung eines S.U.M.P. Ein wesentliches Merkmal einer S.U.M.P.-Vision ist, dass sie sich auf einen längeren Zeitraum als den einer Legislaturperiode bezieht. In der schwedischen Stadt Lund begannen die Arbeiten an einem S.U.M.P. (bekannt als LundaMaTs) bereits 1996, aber die Vision und die Ziele des S.U.M.P. sind für das Jahr 2030 festgelegt. „Die Kommunen sind politisch verwaltete Einheiten und deshalb anfällig, in der übliche, Routine die Ziele und Strategien so zu setzen, dass sie innerhalb einer Legislaturperiode auch umgesetzt werden können“, sagt CEO Jan-Inge Ahlfridh. „Je radikaler die Veränderungen jedoch sind, desto langfristiger muss gedacht werden.“ ([LundaMaTs II – Hintergrund und Ergebnisse](#), S. 2)

Jede von einer Stadt entwickelten Vision berücksichtigt die Besonderheiten und Herausforderungen der Situation vor Ort. Aber alle Visionen (sollten) sich um die zentrale Frage drehen: Wie kann die Lebensqualität von Bürgern und Besuchern gesichert und verbessert werden? Werfen wir deshalb einen Blick auf die S.U.M.P.-Visionen einiger der Städte im ENDURANCE-Netzwerk und den Prozess, der zu einer Übereinkunft über diese Visionen zwischen den Städten geführt hat.

Ruse: Vereinbarkeit von Wirtschaftswachstum und Schutz des kulturellen und natürlichen Erbes



Das erste nationale ENDURANCE-Event in Bulgarien fand im Oktober letzten Jahres statt und wurde mit viel Begeisterung aufgenommen. Nicht weniger als 16 Städte sind bereits dem bulgarischen ENDURANCE-Netzwerk beigetreten. Eine dieser Städte ist Ruse.

Aufgrund seines reichen kulturellen Erbes und seiner religiösen und ethnischen Vielfalt ist Ruse eine Stadt mit großer Bedeutung innerhalb der Donauregion. Die Stadt hat sich die Vision gesetzt, Ruse zu einer modernen europäischen Stadt sowie einem attraktiven Touristenziel zu entwickeln. Dazu soll ein gerechtes, wirtschaftliches, umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Mobilitäts- und Tourismussystem entwickelt werden. Das kulturelle und natürliche Erbe soll geschützt und insbesondere das empfindliche Ökosystem der Donauregion erhalten werden. Gleichzeitig soll die Entwicklung der Stadt neue Möglichkeiten für „grüne“ Ökonomien bieten und „grüne“ Arbeitsplätze schaffen.



Die Vision und die Liste der notwendigen Maßnahmen, die umzusetzen sind, wurden von CSDCS, dem NFP für Bulgarien, in enger Zusammenarbeit mit kommunalen Experten und Vertretern der Energieagentur Ruse entwickelt. Ebenfalls einbezogen war das Tourismusinformationszentrum. Während zweier öffentlicher Diskussionen im Frühjahr 2014 wurden die Vision und die Maßnahmen von mehr als 100 Beteiligten aus dem Verkehrs- und Tourismusbereich, Umweltschützern und Vertreter von Nichtregierungsorganisationen diskutiert und Prioritäten unter den verschiedenen Interessensgruppen abgestimmt. Dieser Prozess dauerte etwa 9 Monate. Die Vision und die beschlossenen Maßnahmen wurden dann über die Webseite der Stadt, Workshops, Präsentationen auf lokalen Veranstaltungen sowie mehreren Pressekonferenzen mit Berichterstattung in der Presse und im Fernsehen weitreichend kommuniziert.

Lille: Veränderung des Verhaltens um Saturiertheit entgegenzuwirken

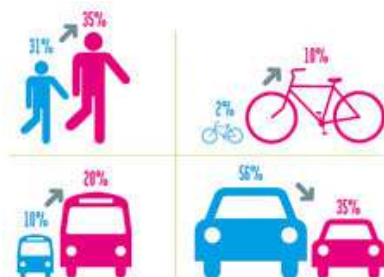


In Lille Métropole (Frankreich) wurde 2011 der jüngste PDU (Plan de Déplacements Urbains), die französische Version des europäischen S.U.M.P.), nach 5 Jahren gemeinschaftlicher Erarbeitung verabschiedet.

Ein Schlüsselmoment des Prozesses war die 2009 von Martine Aubry, Präsidentin des Gemeindeverbundes Lille Métropole Communauté Urbaine, organisierte „große Debatte“ über die Mobilität. In diese Debatte wurden Experten, Institutionen, Verbände und die Öffentlichkeit eingebunden und der Austausch unter den diversen Interessensgruppen führte zu der Publikation 'Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21ème siècle'. Nach dieser wichtigen politischen Rückendeckung führten weitere Gespräche zu den Zielen und Maßnahmen des PDU.



Die Vision nutzt das Konzept der nachhaltigen Entwicklung, bei der Lebensraum, Wirtschaft und Verkehr integriert betrachtet werden. Nach der Einführung der weltweit ersten automatisierten U-Bahn in den 1980er Jahren und einer Rückbesinnung auf öffentliche Verkehr auf Straßenebene ab den 2000er Jahren muss sich die aktuelle verkehrspolitische Strategie aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen und steigender Fahrgastzahlen (plus 50% in den letzten 10 Jahre) verändern.



Um eine „postfossile“ Metropole zu schaffen, hat sich der Kommunalverbund Lille Métropole sehr ehrgeizige Ziele zur Verkehrsverlagerung gesetzt (siehe nachfolgende Abbildungen für die Ziele bis zum Jahr 2020 und den Vergleich zu 2006).

Um diese Ziele zu erreichen, sind im PDU 170 Maßnahmen, die unter 6 Themen organisiert sind, vorgesehen. Mehr Informationen hierzu finden Sie auf der [Internetseite von Lille](#), auf der ENDURANCE-Seite sowie hier zu den "[Kernelementen eines PDU](#)" (in Französisch).

Kaunas: Wiederbelebung der historischen Altstadt

In Kaunas, Litauen, basiert die Vision der Mobilität der Zukunft auf dem neu entwickelten Masterplan der Stadt (2013-2023). Die Hauptthemen bilden die Reduktion der privaten Kfz-Nutzung, die qualitative und quantitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes, die erhebliche Ausweitung und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur der Stadt sowie die Wiederbelebung der historischen Altstadt in Kombination mit einem Umdenken im Bereich innerstädtisches Parken.



Die Entwicklung des Masterplans beinhaltete öffentliche Präsentationen. Frühere EU-Projekte mit Mobilitätsbezug haben in dieser Phase geholfen, eine erfolgreiche Kooperation mit verschiedenen Interessensgruppen zu entwickeln. „Es gibt einige Zeitungsartikel und Veranstaltungen, und einige Bereiche des Master Plans werden mehr Interesse wecken als andere“, sagt Jim McGeever von UAB – TEAM Urbanistai, Litauens NFP. „Aber regelmäßige Kampagnen und Werbemaßnahmen wären eine große Hilfe, um das öffentliche Interesse an der Entwicklung der 10-Jahres-Vision ihrer Stadt aufrecht zu erhalten. Dies ist eindeutig ein Bereich, den wir verbessern müssen.“



Photo by Vygintas

Dresden: Einstimmige Unterstützung durch verschiedene Interessensgruppen erzielen



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

In Dresden startete der Erarbeitungsprozess für den „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ (VEP) im Herbst 2009. Von Anfang an war ein eigens eingerichteter „Runder Tisch“ der zentrale Ort, an dem unterschiedliche Interessensgruppen zusammenfanden. Von einem unabhängigen Planungsbüro moderiert, bestand dieser aus Vertretern von 46 Organisationen, Berufsverbänden, Kammern, Lobbygruppen, der Stadtverwaltung und Vertreter aller Parteien des Dresdner Stadtrates. Es wurden vier Arbeitsgruppen gebildet, in denen Mitglieder des Runden Tisches mit ähnlichen Ansichten und Ideen zusammengearbeitet haben:

- VEP-Projektgruppe der Stadtverwaltung;
- Öffentliche Verkehrsunternehmen;
- Vertreter sozialer Interessen und für urbane Lebensqualität;
- Verkehr-, Transport- und Unternehmensverbände.

Jede Arbeitsgruppe brachte ihre eigenen Vorstellungen zu Papier. Ein viermonatiger Diskussionsprozess mit vielen Interaktionen zwischen den Gruppen führte den Runden Tisch schließlich zu einer von allen Beteiligten gemeinsam beschlossenen Vision. Im Jahr 2011 hat die Stadt Dresden diesen Vorschlag dann mit einigen Änderungen verabschiedet.

Diese Vision, **Dresden kümmert sich um die zukünftige Verkehrsentwicklung**, legte die Basis für die Entwicklung des Dresdner S.U.M.P. Darin erkennt man im Verkehr nicht nur einen Selbstzweck oder die Möglichkeit, von A nach B zu kommen. Vielmehr werden die Möglichkeiten betont, die Mobilität von Bewohnern zu verbessern, die Wirtschaft zu unterstützen - und man bekennt sich gleichzeitig zur Möglichkeit einer freien Verkehrsmittelwahl. Die Vision legt viel Wert auf ein Gleichgewicht zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten sowie auf einen offenen Planungsprozess, der auf Konsens beruht. Die Vision ist über Dresdens Internetseite, das offizielle Amtsblatt, den VEP-Sondernewsletter und öffentliche Diskussionsforen breit kommuniziert worden.

Neuigkeiten von ähnlichen Projekten

In Mai wurde das **CASCADE**-Projekt abgeschlossen. Es unterstützte den Wissensaustausch und den Aufbau personeller Ressourcen im Bereich Energieeffizienz, um die Lücke zwischen den bestehenden Ambitionen und den tatsächlichen Verhältnissen zu schließen. Die Internetseite des Projektes bietet einen **Werkzeugkasten** um den direkten Austausch zwischen Städten zu organisieren sowie eine **Zusammenstellung von Best Practices**. Einige Highlights:

- **Warschauer Verkehrsvision** (Poland)
- **Burgas' öffentliche Verkehrsvision** (Bulgaria)



- **Der Nahverkehrsplan von Tyne und Wear (UK)** – eine Kooperation zwischen fünf lokalen Gebietskörperschaften in Großbritannien.

Newsflash: TEMS improved



EPOMM hat begonnen, das **The EPOMM Modal Split Tool (TEMS)** weiterzuentwickeln und zu verbessern:

- Es ist jetzt besser erklärt, warum der Modal Split von so hoher Bedeutung ist und warum TEMS so hilfreich im Benchmarking, dem Vergleich und der Messung von Veränderungen sein kann;
- Die Karte verfügt jetzt über sogenannte „Clustered Markers“, die eine bessere Übersicht ermöglichen;
- Es ist möglich, alle Städte aus der Datenbank zu **vergleichen und zu exportieren** – ideal für Analysen;
- Es ist möglich, den Modal Split über die Suchmaske zu finden. Tippen Sie dazu einfach den Namen der Stadt und „modal split“ ein;
- Wenn die Daten **hochgeladen werden**, können Sie bestimmte Informationen über die Erhebungsmethode und den Erhebungsort bereitstellen, so dass zukünftige Vergleiche zuverlässiger werden;
- Einige offensichtlich falsche Daten wurden entfernt, und einige andere kleine Verbesserungen in der Benutzerfreundlichkeit wurden umgesetzt.

In einem nächsten Schritt sollen Länder und Städte (hoffentlich auch von ENDURANCE) die Daten von Städten, die noch fehlen, hochladen (weit über 50% aller Städte über 100.000 Einwohner sind bereits drinnen, gleichzeitig fehlen aber immer noch fast 50%).

Die EPOMM-Mitglieder haben deshalb einen Aktionsplan gestartet, um TEMS bekannter zu machen und fehlende sowie neue ModalSplit-Daten von Städten und Ländern bereitzustellen.

EPOMM arbeitet auch an der Verbesserung des **Auswertungs- und Benchmarktools MaxEva** – Dazu mehr im nächsten eUpdate.

Das Monitoring passt gut zum kommenden **SUMP-Award** mit dem Thema „Verbesserung von S.U.M.P.s durch die Einführung von Monitoring“ (siehe unten).

Upcoming events

- **SUMP-Award (10.000 Euro)**
Bewerbungsschluss: 3. November 2014
[Details](#)
- **eBRIDGE-Konferenz Urban eMobility 2020**
7. und 8. Oktober 2014, Berlin
[programme www.ebridge-project.eu](http://www.ebridge-project.eu)
- **Workshop Kombinierte Mobilität**
20. Oktober 2014 - Hannover
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**
21. bis 23. October 2014 – Sydney, Australien
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Jährliche Polis-Konferenz**
27-28 November 2014 – Madrid, Spanien
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>

Weitere Veranstaltungshinweise erhalten Sie unter [EPOMM-Kalender](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

