

Liebe Leserin, Lieber Leser

Fast jeder wird zustimmen, dass unsere Städte dynamische, pulsierende Orte sein sollten, in denen man gut leben kann und Zugang hat zu allen Dienstleistungen und Aktivitäten, die von Interesse sind. Die Frage ist wie diese Zukunftsvision ganz konkret erreicht werden soll. Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele von nachhaltigen Mobilitätsplänen erreicht? Da gibt es keine Patentlösung, aber es gibt ausgezeichnete Richtlinien und Beispiele, die jeder Stadt helfen können, die für sie richtige Kombination von Maßnahmen zu finden.

Das ist auch ein Thema, das in **vielelei Hinsicht** von der kommenden **ECOMM** abgedeckt wird. Die Deadline zur Einreichung einer Präsentation ist der 16. Dezember – genauere Angaben sind [hier](#) zu finden.

Dieses e-update soll Ihnen helfen, den richtigen Mix an Maßnahmen für Ihre Stadt zu finden. Aber zuerst ein Blick auf die neuesten Entwicklungen im ENDURANCE-Projekt.

Die nationalen ENDURANCE Netzwerke expandieren weiter



Treffen der ENDURANCE NFPs* zum Erfahrungsaustausch in Thessaloniki. Foto: Mari Jüssi, 11 November 2015



Karte der ENDURANCE Länder

Im vorigen e-update beschrieben wir den Status der nationalen ENDURANCE Netzwerke in der Hälfte aller ENDURANCE Länder. In der zweiten Hälfte wird aber genauso fleißig am Aufbau von nationalen Netzwerken gearbeitet, die im Endeffekt Städte bei der Entwicklung ihrer nachhaltigen Mobilitätspläne unterstützen sollen. Ein kurzer Überblick:

Nordamerika:

- 
Litauen - 13 Städte

Mit 13 Städten hat das litauische Netzwerk die Erwartungen übertroffen. Die Vereinigung der Gemeinden in Litauen hat die Rolle als Netzwerk-Koordinator für SUMP-Städte übernommen, und sorgt damit für Kontinuität auch nach Ablauf des ENDURANCE-Projekts. Inzwischen nimmt aber auch die Unterstützung seitens der Regierung für nachhaltige Mobilitätspläne laufend zu. Ab Januar nächsten Jahres werden 16 litauische Städte Zugang zu nationaler Finanzierung haben, um damit ihre nachhaltigen Mobilitätspläne zu entwickeln und zu realisieren. Das litauische Verkehrsministerium wird zur Unterstützung eine Reihe von Informations- und Bildungsveranstaltungen anbieten.

- 
Norwegen - 6 Städte

Die **erste norwegische SUMP*-Konferenz** fand am 9.4.2015 in Oslo statt. Mit 140 Teilnehmern aus 16 Städten, aus Ministerien, Regionen und weiteren Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen war die Konferenz sehr gut besucht. Dies war ein wichtiger Beitrag um nachhaltige Mobilität in Norwegen zu einem Thema zu machen. Eine **zweite nationale Veranstaltung** fand am 27.11.2015 statt. Die Städte Oslo, Bodø und Sandnes haben dabei den Stand ihrer Mobilitätspläne präsentiert.

- 
Estland - 2 Städte, 50 Personen

Das estnische SUMP*-netzwerk nennt sich LILI – "Linnad ja liikuvus" oder "Städte um Mobilität". Es besteht derzeit aus über 50 Personen aus Städten, NGOs, Beratungsunternehmen, Forschungsinstituten und Ministerien. Sie treffen sich 1-2 Mal im Jahr zur Inspiration, Informationsaustausch und zur Ausbildung. Der estnische NFP* moderiert auch die **LILI Facebookgruppe** (estnisch) mit 670 Mitgliedern, worunter auch Verkehrs- und Stadtplaner, Journalisten, Politiker. Dies ist somit der wichtigste Kanal zur Verbreitung von Nachrichten zu Mobilität. Durch das ENDURANCE-Projekt konnten auch Repräsentanten aus dem Wirtschaftsministerium an einem finnischen ENDURANCE-Seminar in Helsinki teilnehmen.

- 
Lettland - 2 Städte

Am 21.10.2015 veranstaltete das lettische Netzwerk ein SUMP seminar. Daran nahmen 10 Städte, zwei Planungsregionen und das Verkehrsministerium teil. Mehrere Städte präsentierten den Stand Ihrer Planungen in den Bereichen Verkehr, städtischer Infrastruktur und der längerfristigen Entwicklung der Mobilität. Die Teilnehmer fanden das Treffen und die Diskussionen sehr nützlich und wünschen sich Folgetreffen. Die Städte Daugavpils und Rezekne sind dem ENDURANCE Netzwerk beigetreten, weitere Städte haben ihr Interesse bekundet.

Osteuropa:

- 
Ungarn - 7 Städte

Sieben Städte und KETOSZ – die nationale Vereinigung für Fahrradfreundliche

Siedlungen - sind dem ENDURANCE Netzwerk beigetreten. Zwei nationale SUMP Treffen wurden organisiert, das nächste wird im Februar 2016 stattfinden. Obwohl die meisten Städte noch keine nachhaltigen Mobilitätspläne haben, sind sie daran interessiert, ihr Wissen dazu zu erweitern, um in der Zukunft ihre eigenen SUMPs zu entwickeln. In der Hauptstadt Budapest wird der SUMP bereits umgesetzt und wird von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Eine [englische version](#) ist online abrufbar.

- **Polen - 22 Städte**

Bis heute sind 22 Städte dem polnischen ENDURANCE Netzwerk beigetreten. 17 davon haben sich an einer Umfrage zum Status ihrer SUMP-Entwicklung beteiligt. Alle sind an dieser Entwicklung interessiert, aber das Haupthindernis sind fehlende Finanzmittel. Überraschenderweise erzielte die Umfrage viel Medienresonanz am Radio und im Internet und das führte auch zu Nachfragen weiterer Gemeinden und Organisationen. Viele Zeitungen baten den polnischen NFP CIFAL Plock um die Umfrage-Ergebnisse, um diese zu publizieren.

Südeuropa:

- **Griechenland - 19 Städte**

Die erste nationale Veranstaltung wurde bereits von 125 Teilnehmern besucht, in der Mehrheit Repräsentanten von Städten und regionalen Verwaltungen. Diese anerkannten die Wichtigkeit von SUMPs um ihre Ziele zu erreichen. Es fehlt allerdings an Personal mit dem nötigen Wissen und generell ist Haltung zu Bürgerbeteiligung nicht sehr unterstützend. Im November fand das zweite nationale Treffen statt.

- **Slowenien - 7 Städte**

In Slowenien kooperiert ENDURANCE mit der [Slowenischen Plattform für nachhaltige Mobilität](#), die bereits 2012 gegründet wurde. Sie wird vom [Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia](#) gemanagt, die direkt mit dem Ministerium für Infrastruktur zusammenarbeitet, um SUMP- und Netzwerk-Aktivitäten zu fördern. Dazu organisiert die Plattform jedes Jahr [events](#). 2014 wurde auch mit einer Reihe von [Weiterbildungsveranstaltungen](#) für SUMP-Entwickler gestartet. Die Plattform produziert zweimal pro Jahr einen [Newsletter](#) und informiert über [nationale Subventionsmöglichkeiten](#) für nachhaltige Mobilität in Slowenischen Städten.

Westeuropa:

- **Die Niederlande - 10 Städte**

Da alle niederländischen Städte laut Gesetz verpflichtet sind, einen dem SUMP sehr ähnlichen Mobilitätsplan zu erstellen, hat sich das niederländische Netzwerk hauptsächlich konzentriert auf gute Europäische Beispiele sowie darauf, wie bestehende Pläne zu einem „richtigen“ SUMP zu modifizieren sind. Das zweite nationale Treffen wurde online übertragen, wodurch neun Partner über den ganzen Tag virtuell anwesend sein konnten. ([hier die online Übertragung](#)).

- **Österreich - 8 Städte**

Das Österreichische Netzwerk wurde erfolgreich in das klimaaktiv mobil-netzwerk integriert. Somit befindet sich ENDURANCE in guten Händen und wird davon profitieren. Mit der Unterstützung des klimaaktiv mobil Beratungs-Programms "Mobilitätsmanagement für Städte und Regionen" werden Städte ermutigt nachhaltige Mobilitätspläne zu entwickeln und umzusetzen. Acht Städte nehmen jetzt aktiv am Netzwerk teil, zwei weitere kommen in Kürze dazu.

Im Rahmen von ENDURANCE wurde gemeinsam mit dem Umweltministerium ein finanzieller Bonus für SUMP-Umsetzung erarbeitet: zur Zeit werden die Mobilitätsmanagement-Maßnahmen nach den SUMP-Richtlinien ausgerichtet. Außerdem wird die Kombination mehrere Mobilitätsmanagement-Maßnahmen durch einen zusätzlichen Bonus belohnt, was wiederum einen ganzheitlichen Ansatz unterstützt.

Im September 2015 fand das zweite nationale SUMP Treffen im Rahmen der klimaaktiv Konferenz 2015 statt, die unter dem Titel ([Energiewende und Mobilitätswende gemeinsam gestalten](#)) lief. Das dritte nationale Treffen wird Anfang 2016 in Westösterreich stattfinden.

- **Deutschland - 5 Städte**

Das deutsche Netzwerk startete mit der Analyse von Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen dem deutschen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und dem europäischen SUMP. Obwohl sowohl SUMP als auch VEP mit ihrem "fortschrittlichen" Ansatz weitgehend gleichartig sind, geht der SUMP in vier Hinsichten über den VEP hinaus:

- Es ist eine politische Vision mit recht klaren Zielsetzungen, die über eine Legislaturperiode hinausgehen;
- Es gibt eine starke Fokussierung auf die Absicherung gewisser Mobilitätslevels anstelle auf reine Maßnahmen wie z.B. der Bau neuer Infrastrukturen;
- Der Partizipationsprozess ist ambitionierter, kontinuierlicher und bezieht ein größeres Publikum mit ein;
- Das Monitoring und die Evaluierung beziehen sich sowohl auf die strategische Ebene als auch auf die Umsetzung.

Bis jetzt hat das ENDURANCE Netzwerk zwei Treffen organisiert, als wertvoller Input für Städte die an neuen Mobilitätsplänen arbeiten.

Die GiZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) hat aufgrund zahlreicher Nachfragen Ihre Empfehlungen nun auch auf Englisch produziert, unter dem Titel [Recommendations for Mobility Master Planning](#). Mehr dazu auch auf der [website](#) als Teil der Initiative 'German Partnership for Sustainable Mobility'.

Smarte Maßnahmenpakete



SUMP von Budapest

Um ein gut geeignetes, „smarteres“ Paket von Maßnahmen für einen nachhaltigen Mobilitätsplan zusammenzustellen, muß eine Stadt über eine solide Strategie und eine gemeinsame Vision verfügen (siehe dazu auch unser [e-update](#)). Anhand der Vision und der Ziele können Maßnahmen ausgewählt werden. Im Endeffekt sollten alle Maßnahmen zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Stadt und ihren Dienstleistungen führen, und dabei die Lebensqualität erhöhen. Manchmal können auch andere Strategie-Dokumente bei der Maßnahmenauswahl helfen. In Budapest enthält z.B. das Stadtentwicklungskonzept langfristige Entwicklungsziele. Aufgrund dieses Konzeptes und einer ausführlichen Einbeziehung von Stakeholdern wurde der SUMP entwickelt – bekannt als Balázs Mór Plan. Ein anderes Schlüsselement im Planungsprozess ist ein Verkehrsnachfrage-Modell.

So wie eine gute Mahlzeit nicht mit nur einer Zutat auskommt, braucht auch ein guter SUMP einen schlaun Mix von unterschiedlichen Maßnahmen: Infrastruktur, monetäre Anreize, Regeln, Kommunikation, Ausbildung und Marketing, etc. Im Sinne von „Zuckerbrot und Peitsche“ im Englischen auch „Push&Pull“ genannt, „pushen“ (drängen, schieben) einige Maßnahmen Personen aus ihren Autos, während andere sie zu nachhaltigen Alternativen „pullen“ (ziehen). Die Maßnahmen sollten ein breites Spektrum von Zielgruppen abdecken, alle Verkehrsmittel und die gesamte Agglomeration abdecken: öffentlich, privat, motorisiert, unmotorisiert, Personen und Fracht.

Ein gutes Beispiel ist das zu Anfang sehr umstrittene, aber jetzt zunehmend anerkannte Projekt [„Innere Mariahilfer Straße“](#). Es ist eine von Wiens wichtigsten Einkaufsstraßen, und wurde umgewandelt in eine Kombination aus Begegnungszone und Fußgängerzone. Im Rahmen der Umsetzung war es erforderlich, ein ganzes Paket von Maßnahmen umzusetzen – nicht nur wurde die Straße für Fußgänger attraktiviert, es wurde auch ein ganzes Verkehrskonzept für die angrenzenden Bezirke entwickelt und es gab umfangreiche Bürgerbeteiligungsprozesse inklusive einer Volksabstimmung.



Beschilderung der neuen Begegnungszone Mariahilfer Straße in Wien. Foto [Herzi Pinki](#) / CC BY-SA 3.0

CIVITAS: focusing on integrated packages of measures since 2000



CIVITAS in Szczecinek

In der [CIVITAS Initiative](#), wurden 8 thematische Maßnahmengruppen definiert die Basis-Bausteine für eine integrierte Strategie zur nachhaltigen Mobilität. Jede teilnehmende Stadt erstellt aus diesen Bausteinen, je nach lokalen Prioritäten, ein Maßnahmenpaket:

- Saubere Treibstoffe und Fahrzeuge
- Mobilitätsmanagement
- Citylogistik
- Sicherheit
- Öffentlicher Verkehr
- Nachfrageorientierte Strategien
- Autofreie Lebensstile
- Transporttelematik

[Integrierte Planung](#) und [Partizipation](#) wurden zu dieser Liste als wichtige „Querschnittsthemen“ hinzugefügt. Um informiert zu bleiben, können sich Städte und interessierte Fachleute einer [CIVITAS Thematic Group](#) anschließen.

Auswahlmöglichkeiten

Oft kennen Städte nur einen Teil der gesamten Bandbreite möglicher Maßnahmen, die ihnen zur Verfügung stünden. Viele Studien haben gezeigt, dass meist auf bereits Bekanntes zurückgegriffen wird. Städte tendieren dazu, angebotsseitige Maßnahmen wie Infrastruktur und Verkehrsmanagement zu bevorzugen, während nachfrageorientierte Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement und Preisgestaltung eher vernachlässigt werden. Oft haben sie auch keinen formalisierten Ansatz, mehr Auswahlmöglichkeiten zu generieren und haben dazu auch keine Expertise. [KonSULT](#) ist eine website, die solche Schwächen überwinden soll. Die letzte Fassung wurde im EU-Projekt [CH4LLENGE](#) entwickelt. Es enthält einen [Measure option generator](#) und mehrere Handbücher.

Ein Blick über die Landesgrenzen liefert Städten eine Riesenauswahl an inspirierenden guten Beispielen. Es macht auch viel Sinn, auf nationaler Ebene gute Beispiele zu



Foto Trish Steel / CC BY-SA 2.0

vergleichen, denn diese haben die gleichen Rahmenbedingungen. Aus genau diesem Grund sind die ENDURANCE Partner so bemüht, nationale Netzwerke aufzubauen, die Bestand haben (that "endure").

Entscheidungen aufgrund von nachweisbaren Fakten



TIDE Impact Assessment Handbook

Ein anderer Mangel, dem der KonSULT tool entgegen wirken soll, sind die oft fehlenden Daten über die Wirksamkeit von Maßnahmen, auch im Sinne von Effizienz, Akzeptanz und Preis-Leistung. Da Maßnahmen im Mobilitätsbereich viele und sehr unterschiedliche Nebenwirkungen haben können, z.B. für die Umwelt, für das gesamte Verkehrssystem, für bestimmte Nutzergruppen; ist es wichtig, die Auswirkungen gründlich zu untersuchen bevor man sich für ein „Rezept“ entscheidet. In diesem Sinne können Planer die Effektivität maximieren und die negativen Auswirkungen minimieren.

Jedoch zeigen heute übliche Evaluierungsmethoden (wenn überhaupt), nur den monetären Vorteil einer Maßnahme, aber nicht die ganze Bandbreite der sozialen, umwelt- und wirtschaftlichen Kosten. (Quelle: [EVIDENCE common practice reader](#)). Das [TIDE Impact Assessment Handbook](#) wurde entwickelt um Städten eine Bewertungsmethode zu bieten, die auch qualitative Effekte berücksichtigt, das quantitative Auswirkungen an sich kein Gesamtbild liefern. Die Methode ist auch für kleinere Projekte anwendbar. Genauso bietet das [NISTO evaluation framework](#) Bewertungsmethoden für kleinere Mobilitätsprojekte und einen Überblick über Nachhaltigkeit, soziale Auswirkungen und den Zielerreichungsgrad.



NISTO evaluation framework

Es gibt noch mehrere andere Bewertungstools:

- [MaxEva database](#) für Mobilitätsmanagement-Projekte
- Wirtschaftliche Vorteile von Verkehrsmaßnahmen im [EVIDENCE project](#)
- Die Europäische Kommission bietet einen [Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects for Cohesion Policy 2014-2020](#)

Kommende Veranstaltungen

- **Transport Ticketing & Passenger Information Global 2016**
26-27 Januar 2016 – London, UK
www.transport-ticketing.com
- **STARS, MOBI und PTP-Cycle Final Conference**
18 Februar 2016 – Brussels, Belgium
www.eltis.org
- **IT-TRANS 2016**
1-3 März 2016 – Karlsruhe, Deutschland
www.uitp.org/events/it-trans
- **20th European Conference on Mobility Management (ECOMM)**
1-3 Juni – Athen, Griechenland
ecomm2016.com
[call for presentations](#) Deadline 16 Dezember 2015!

Mehr Veranstaltungen sind im [EPOMM Kalender](#).

*NFP – National Focal Point – nationaler Ansprechpartner im nationalen Netzwerk, meist auch der Partner im ENDURANCE-Projekt

*SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan – im Text oft als nachhaltiger Mobilitätsplan übersetzt



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

