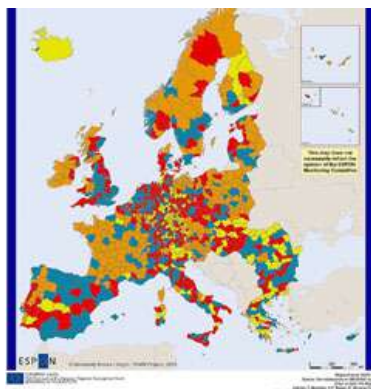


## Liebe Leserinnen und Leser,

die meisten Instrumente und Maßnahmen nachhaltiger Mobilitätsplanung richten sich an größere Städte. Dabei leben die Hälfte der europäischen Bürgerinnen und Bürger in kleineren Städten und Gemeinden, die ganz eigene Herausforderungen mit sich bringen. In diesem e-Update möchten wir aus diesem Grund einen genaueren Blick auf diese Herausforderungen und die Möglichkeiten für eine nachhaltigere Mobilität auf kleinerem Maßstab werfen. Besonders die SUMP-Methode ist für kleinere Städte und Gemeinden geeignet.

## Kleinere Gemeinden in Europa



Vorherrschende Siedlungstypen, zum Vergrößern bitte anklicken

Europa ist ein Kontinent mit hohem Urbansierungsgrad. Dabei variiert das Gleichgewicht von Gemeinden mit hoher bzw. niedriger Bevölkerungsdichte zwischen den einzelnen europäischen Staaten (siehe [ESPON Informationsblatt](#) und nebenstehende Karte) erheblich. Dementsprechend weichen auch die Definitionen von kleinen oder mittelgroßen Gemeinden und Städten unter den Ländern stark voneinander ab. [OECD](#) und [ESPON](#) haben trotzdem den Versuch unternommen, eine allgemeine Definition einzuführen. In diesem e-Update möchten wir uns daher auf Zentren mit weniger als 100.000 Einwohnern sowie deren Umland fokussieren. Laut ESPON existieren rund 8.500 Gemeinden mit 10.000 bis 100.000 Einwohnern - Heimat für 52 Prozent der europäischen Bevölkerung. Im Umfeld von Städten gibt es wichtige „zwischenstädtische“ Gebiete, die sowohl durch urbane als auch ländliche Elemente geprägt sind.

Aufgrund ihrer Dichte und der relativen Nähe von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sind Städte ressourceneffizienter als Gebiete mit geringerer Siedlungsdichte ([EEA Technischer Report n°23/2015](#)). Dennoch betont die EU ausdrücklich, dass jedem EU-Bürger die eigene Wohnstandortwahl freisteht und an allen Orten der Zugang zu öffentlichen Diensten, effizientem Transport, zuverlässigen Energienetzen und Breitband-Internet gewährleistet werden sollte. Kleine Städte und Gemeinden spielen eine entscheidende Rolle in der Verbindung ländlicher Gebiete mit den größeren Städten und damit beim Erhalt des [territorialen Zusammenhangs](#) in der EU. Von Seiten der EU wird ein solches polyzentrisch organisiertes Territorium mit kleinen und mittelgroßen Städten und Gemeinden in der Fläche sowie Städtenetzwerken als Alternative zu großen Metropolen als wichtig erachtet ([Interim Cohesion Report 2004](#)).

## SUMP im kleineren Maßstab



**The Poly-SUMP Methodology**  
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region  
Guidelines

Der [Sustainable Urban Mobility Planning \(SUMP\)](#) -Ansatz beschreibt einen komplexen Planungszyklus, der kleinere Städte und Gemeinden leicht überfordern könnte. Dennoch benötigen auch sie eine Mobilitätsplanung, wobei der SUMP-Ansatz sehr hilfreich sein kann. Gruppieren sich mehrere kleinere Städte in einer Region, bietet sich etwa die Erarbeitung eines gemeinsamen SUMP-Konzeptes mit Hilfe des [POLY-SUMP-Tools](#) an. Weitere Informationen dazu finden Sie in unserem Webinar [CIVITAS Webinar](#).

In Frankreich müssen nur Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern einen SUMP mit dem Namen PDU (“Plan de déplacement urbain”) erstellen. Für Städte mit einer geringeren Bevölkerungszahl gibt es hingegen zwei – allerdings freiwillige – Alternativen: diese können entweder ebenfalls einen PDU erarbeiten oder ein Mobilitätskonzept mit geringeren Anforderungen im Vergleich zum PDU im Rahmen einer informellen Planung entwickeln. Etwa ein Drittel der kleineren Kommunen haben bisher eine dieser Optionen in Anspruch genommen und das zuständige Ministerium ist weiterhin bemüht, diese Zahl zu erhöhen. Lesen Sie mehr über PDUs und freiwillige Planung [hier](#).

In Portugal ist ein SUMP mit dem Namen [PMT](#) obligatorisch alle für Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohnern sowie für alle Bezirkshauptstädte. Darüber hinaus wird er aber für weitere Kommunen unter bestimmten Voraussetzungen empfohlen, und auch hier können kleinere Kommunen in einen PMT-Prozess einsteigen.

## Begrenzte Ressourcen

Kleinere Städte und Gemeinden haben in der Regel ein geringeres Budget und einen kleineren und weniger spezialisierten Mitarbeiterstab. Oft gibt es lediglich eine Person, die



Judenburg, Österreich

für die Stadt- und Verkehrsplanung zuständig ist. SUMP-Prozesse leben häufig von der Motivation, dem Engagement und der Kompetenz dieser einen Person. Verschiedene EU-Projekte und Netzwerke wie [Cittaslow](#), [Eurotowns](#), [METREX](#) und [PURPLE](#) bieten eine Fülle von Online-Lernmaterialien (hauptsächlich in Englisch) zur Weiterbildung und Hilfestellung, wie etwa die neuen [CIVITAS e-courses](#).

Es sollten jedoch auch Trainingsmöglichkeiten in der jeweiligen Sprache vor Ort und mit Einbezug nationaler Kontexte bestehen. Mit [ENDURANCE](#) bieten wir maßgeschneiderte Beratung, sowie Netzwerke und Austausch in der jeweiligen Landessprache für Städte aller Größenmaßstäbe. Besonders in kleinen Städten kann dies einen großen Unterschied machen. In [Judenburg](#), Österreich (9.000 Einwohner) hat die externe Unterstützung durch die Projekte [ADVANCE](#) und [ENDURANCE](#) zu der Initiierung eines SUMP-Prozesses geführt. Die Unterstützung half Judenburg, den komplexen Prozess zu handhaben und die Idee der nachhaltigen urbanen Mobilität stärker in die Stadtplanung zu integrieren. Ein weiteres Beispiel bildet die polnische Stadt [Tomaszów Mazowiecki](#) (65.000 Einwohner), bei der unsere nationale Kontaktstelle CIFAL Plock der Stadt zu einem SUMP-Prozess verhalf, der wiederum mithilfe einer intensiven Einbeziehung der Öffentlichkeit zu einer Vision 2020 für die Stadt führte. Lesen Sie hier mehr darüber [hier](#).

## Für Kreative attraktiv werden



Viele europäische Städte und Regionen haben mit einer sinkenden Einwohnerzahl zu kämpfen (siehe [CIRES-Projektbericht](#) oder [VOX-Artikel](#)). Dies geht oft einher mit einem rückläufigen Potential an Arbeitnehmern und Arbeitsplätzen sowie weniger öffentlichen Einrichtungen und Einzelhandel – eine Entwicklung, die wiederum zu weiterer Bevölkerungsabwanderung führt. Dieser Teufelskreis wird hier noch einmal ausführlich beschrieben: [Schrumpfende Kleinstädte in Ungarn \(in Englisch\)](#). Zudem haben viele Kommunen im Einzugsgebiet größerer Städte ihren Charakter mit der Zeit völlig verändert und haben sich in reine Pendlerstädte verwandelt, da sie günstigeren Wohnraum für Menschen mit einem stadtorientierten Lebensstil bieten. Lesen Sie mehr zu diesem Thema in dieser Analyse: [Built Environment Forum Scotland](#).

Laut dem amerikanischen Experten für die Revitalisierung von Innenstädten [N. David Milder](#) schlagen Ansiedlungsstrategien für Firmen von außen jedoch meistens fehl. Der Trick besteht stattdessen darin, neue Einwohner anzuziehen, die entweder keinen Arbeitsplatz benötigen, ihren Arbeitsplatz mitbringen oder sogar eigene neue Arbeitsplätze schaffen. Erfahrungen zeigen, dass Wachstum und Arbeitsplätze oft auf den Zuzug von Personen der Kreativbranche folgen – seien es Computerexperten, Architekten, Schriftsteller, Künstler oder Kunsthandwerker. Und das in gleichem Maße, wie Kreative Arbeitsplätzen, Wachstum und attraktiven Orten folgen. Lesen Sie hier mehr zu diesem Thema: [ESPON Territorial Observation No. 5](#); auf Seite 19 finden Sie eine Liste von Berufen dieser Kreativbranche. Leitlinien für die Verwaltung finden Sie unter diesem Link: [Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for Local Authorities](#).

Die Kreativbranche wird jedoch nicht nur von Großstädten angezogen. Kleinstädte oder das Landleben sind für eine beträchtliche Anzahl von Menschen immer noch interessant – besonders heute, wo neue Technologien, bessere Mobilitätsmöglichkeiten und flexibler Arbeitszeiten ein 'urbanes' Leben überall möglich machen. Darüber hinaus haben Kleinstädte und ländliche Gebiete attraktive Wohnstandortfaktoren zu bieten, wie Nähe zur Natur, Kulturerbe und bezahlbarem Wohnraum. Jede Kommune sollte sich aus diesem Grund mit ihrer eigenen Identität und ihren Alleinstellungsmerkmalen als Standort in der Region vermarkten. Lesen Sie hier die Beispiele von [Roanoke](#) (98.465 Einwohner) aus den USA oder das [Soho Solo](#)-Projekt, das Kleinstädte in der Region von Gers in Frankreich für 500 Familien attraktiv gemacht hat.

## Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte mit interessanten Angeboten



Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit sowie attraktive öffentliche Plätze haben sich zu wichtigen Standortfaktoren für Bewohner von Städten und Gemeinden entwickelt. Sehen Sie in diesem Video das Beispiel des [Destination Portsmouth](#)-Projekts (95.000 Einwohner, USA), bei dem durch eine neue Flächennutzungspolitik nachhaltige Mobilität anstatt weitere Zersiedlung gefördert wurde.

Gerade kleine Städte haben oft den Vorteil geringer Distanzen zwischen den verschiedenen Aktivitätenstandorten, sind aber dennoch sehr MIV-orientiert. Selbst im Fahrradparadies Dänemark [Untersuchung](#) ist dies das Haupthindernis für viele Menschen, das Fahrrad zu nutzen. In kleineren Gemeinden ist der Ausbau breiter Fahrradstraßen unrealistisch in Anbetracht der kurzen Distanzen und der geringen Zahl potentieller Radfahrer. Der Fokus könnte stattdessen auf kreativen Lösungen wie zum Beispiel sogenannten 2-1-Strassen liegen, bei denen der MIV auf eine Straßenspur reduziert wird, während auf jeder Seite eine weitere breite und markierte Spur dem Radverkehr zur Verfügung steht. Durch eine fehlende bauliche Trennung können Autos für Ausweichmanöver auch die Seitenspur nutzen. Solche „Shared-Space“-Lösungen funktionieren gerade bei wenig Autoverkehr sehr gut.



In immer mehr Städten wird die Notwendigkeit einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur deutlich. Die spanische Stadt [Torrelodones](#) (23.000 Einwohner, Spanien) war ein typisches Beispiel für eine hochmotorisierte, zersiedelte Vorstadt. Nach der Erarbeitung eines SUMP-Konzeptes entwickelte die Stadt ein Netzwerk für Fußgänger und Fahrradfahrer. Der Fokus lag dabei auf der Anbindung wichtiger Aktivitätenstandorte wie

zum Beispiel Schulen und Sportzentren. Unterstützt wurde die Gemeinde von unserer Nationalen Kontaktstelle gea21. [Lesen Sie hier mehr über deren Strategie](#). Die Stadt Veenendaal (63.000 Einwohner) ist eine der Top 10-Fahrradstädte der Niederlande. Diese ausgezeichnete [Veröffentlichung](#) zeigt, wie das Thema Fahrradfreundlichkeit ein integraler Bestandteil bei der Planung neuer Wohngebiete in Veenendaal (und anderen Städten) war.

## Sensibilisierung



Autofreier Tag in Ramnicu Valea

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Informationskampagnen und Trainings eignen sich besonders gut für kleinere Städte und Gemeinden, da sie ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das MMOVE Projekt hat dafür eine [Toolbox](#) mit vielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen entwickelt, die bereits durch kleine Kommunen getestet wurden.

Die rumänischen Gemeinden Ramnicu Valcea (99.000 Einwohner) und Odorheiu Secuiesc (34.000 Einwohner) haben viel Aufwand in Aktivitäten zur Stärkung der Aufmerksamkeit für mobilitätsrelevante Themen gesteckt, wie die Straßen-Schlangen-Kampagne (Traffic Snake Game) für Schulkinder, den autofreien Tag oder die Mobilitätswoche. Lesen Sie hier mehr über die Erfahrungen der beiden Gemeinden [Ramnicu Valcea](#) und [Odorheiu Secuiesc](#).

## Spezifische Modelle für den öffentlichen Personenverkehr



Aufgrund seiner geringeren Bevölkerung kann eine Kleinstadt nicht ein solch umfangreiches ÖPNV –Angebot wie eine große Metropole bereitstellen. Aus diesem Grund müssen kreative Lösungen gefunden sowie gute Anbindungen mit dem ÖPNV an größere Städte geschaffen werden. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, den Menschen wichtige Serviceleistungen auch vor Ort zur Verfügung zu stellen, etwa durch Konzepte wie E-Gouvernement, Onlineeinkäufen oder Gesundheitsberatungen, die an anderen Orten täglich zur Verfügung stehen.



Besonders in ländlichen Gebieten sind Menschen ohne Zugang zu einem Auto von Benachteiligung und Isolation bedroht. Der höhere Anteil älterer Bürger in ländlichen Gebieten verschärft das Problem zusätzlich (lesen Sie als Beispiel die [2013 Defra Rural Ageing Studie](#) aus Großbritannien). Ein regelmäßiger öffentlicher Nahverkehr ist schlicht zu teuer für viele Gemeinden. Bedarfsgesteuerte Verkehre und ehrenamtliche Fahrdienste sind mögliche Lösungen für dieses Problem.

Hier finden Sie einige interessante Beispiele und Quellen zu diesem Thema:

- Informationsflyer [Bedarfsgesteuerter ÖPNV in mittelgroßen Städten](#) aus Frankreich.
- In Arlon (29.000 Einwohner, Belgien) gibt es eine telefonisch erreichbare, lokale Mobilitätszentrale für Fahrplanauskünfte. Gibt es keine Alternative für den Fahrtwunsch, kann ein [FlexiTEC Service](#) –Ticket (Link auf Französisch) zum Preis eines normalen Bustickets gebucht werden.
- Das 'Independent Transportation Network of America' bietet Tür-zu-Tür-Fahrten an. Die Bezahlung erfolgt über ein Guthaben, das durch den Verkauf des eigenen Autos oder über freiwillige Fahrten, wenn der Person dies noch möglich ist, erworben wird. Die Organisation ist zudem mit Einkaufs- und Gesundheitszentren verbunden, um Fahrten für ältere Menschen zu ermöglichen. Mehr Details finden Sie in diesem [YouTube Video](#).
- [Siilinjärvi-Gebiet in Finnland](#): Bei dieser Service-Linie handelt es sich um einen Minibus, der von zwei Tagesstätten für vier Stunden täglich benötigt wird und den Rest der Zeit als Anrufsammeltaxi für die Öffentlichkeit zur Verfügung steht.
- Die belgische Stadt Mechelen (83.000 Einwohner) hat vor kurzem verkündet, vergünstigte Taxigutscheine an mobilitätseingeschränkte und sozial benachteiligte Einwohner zu verkaufen. Die Nutzer können pro Quartal 20 Gutscheine im Wert von jeweils 2,50€ für den Preis von je 1,25€ erwerben. Eine Taxifahrt kostet 2,50€ plus 1,70€ pro Kilometer.

## Verkehrsmanagement



In dünnbesiedelten Gebieten ist das Auto oft die einzige geeignete Möglichkeit, um in weiter entfernte Stadtzentren zu gelangen. Damit der städtische Einzelhandel in der Lage ist, mit Nachbarstädten, Einkaufszentren und größeren Städten zu konkurrieren, müssen die Innenstädte eine ausgewogene Mischung aus autofreundlicher sowie sicherer und attraktiver Infrastruktur für Fußgänger, Fahrradfahrer und den öffentlichen Nahverkehr anbieten. Informieren Sie sich über Tipps zu diesem Thema auf der Website [100 Ways to Help the High Street](#) und mithilfe der Broschüre [medium-sized and smaller towns RAISING THE GAME](#).

Carsharing ist besonders in kleinen Städten schwer durchzuführen und basiert häufig auf freiwilligem Engagement (sehen Sie auch diese [momo Informationsblatt](#)). Eine Option besteht darin, den städtischen Fuhrpark nach Feierabend und an Wochenenden mit den



Bürgern zu teilen, wie es die schwedische Stadt **Linköping** (97.000 Einwohner) mit ihrer Flotte von Biogas-Autos anbietet.

Nicht zuletzt belastet auch der Güterverkehr die Straßen kleiner Städte und Gemeinden. Auch hierzu haben wir Ihnen einige Beispiele und Links zusammengestellt:

- **ENCLOSE** Projekt: Innenstadtlogistik in kleinen und mittelgroßen europäischen historischen Städten.
- Die **CIVITAS Politische Notiz zu städtischer Güterverkehrslogistik** in kleinen und mittelgroßen Städten
- In Schweden haben **Borlänge** (50.000 Einwohner) und drei weitere ländliche Gemeinden 1999 ein Verteilerzentrum eingerichtet, um die Lebensmittellieferungen an Schulen und andere öffentliche Einrichtungen zu organisieren und konnten damit die Anzahl der Lieferfahrten um 75% senken.

## Möglichkeiten im Fokus



Es ist offensichtlich, dass kleine Städte und Gemeinden vor erheblichen Herausforderungen bezüglich nachhaltiger Mobilität stehen. Dennoch stehen auch viele Möglichkeiten zur Verfügung und auch ihre Interaktion mit größeren urbanen Räumen sollte nicht vergessen werden. Um das PURPLE Netzwerk zu zitieren: "Problems are too often addressed starting from the needs of urban centres and not from existing opportunities within the peri-urban areas" ("Probleme werden allzu oft von den Bedürfnissen der städtischen Zentren ausgehend behandelt und nicht von schon bestehenden Möglichkeiten in den stadtnahen Gebieten.")

## Bevorstehende Veranstaltungen

- **Urban Future global conference**  
2-3 März - Graz, Österreich  
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**  
17-18 März - Milton Keynes, UK  
<http://www.smartertravellive.com>
- **Smart Cities Exhibition and Conference for South-East Europe**  
5-7 April – Sofia, Bulgarien  
<http://viaexpo.com>
- **Smart Cities Summit Frankfurt**  
6-7 April – Frankfurt, Deutschland  
<http://smartcityseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**  
12-13 April - Bremen, Deutschland  
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design & the city**  
19-22 April – Amsterdam, Niederlande  
<http://designandthecity.eu/>
- **20th European Conference on Mobility Management**  
1-3 Juni – Athen, Griechenland  
<http://ecomm2016.com/>

Für mehr Veranstaltungshinweise besuchen Sie unseren **EPOMM Kalender**.



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

ECOMM 2016

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive