

Für Menschen planen



LEITLINIEN

Entwicklung und Umsetzung eines
Sustainable Urban Mobility Plan



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

Gekürzte Textversion – deutsch (September 2014)

Dieses Dokument wurde von Andreas Beilein, Institut für Raumplanung, Technische Universität Dortmund im Rahmen des Projekts BUMP – Boosting Urban Mobility Plans; www.bump-mobility.eu) bearbeitet und übersetzt. Grundlage ist das Dokument "Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" in der Version von Januar 2014 (überarbeitetes Vorwort), welches für die Europäische Kommission erarbeitet wurde und die ausschließlich anerkannte Version ist. Die Kommission kann nicht für die Richtigkeit des übersetzten Dokuments oder jedwede Verwendung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Für nähere Informationen

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans www.mobilityplans.eu
E-mail: info@mobilityplans.eu
European Commission

Directorate-General for Mobility and Transport
Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility Rue J.-A. Demot, 24-28
B-1040 Brussels

Dieses Dokument wurde für die Europäische Kommission erarbeitet, gibt nichtsdestotrotz nur die Sichtweise der Autoren wieder und die Kommission kann nicht für die Nutzung der enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

© Europäische Union, 2013.

Vertrag	ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822
Titel	Leitlinien. Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan.
Version	Dezember 2013 (endgültige Fassung)
Autoren	Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH Email: info@rupprecht-consult.eu www.rupprecht-consult.eu
Beiträge zu Fallstudien und Instrumenten	BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilkkuna, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.
Qualitätskontrolle	Anthony D May, Institute for Transport Studies / University of Leeds; Peter Vanservenant, Head of Transport Department, City of Gent.
Layout	FGM-AMOR
Titelbild	www.eltis.org / Harry Schiffer

INHALT

INHALT	3
VORWORT.....	4
TEIL I – EINFÜHRUNG.....	5
WAS IST EIN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN?	7
VORTEILE	10
WIE DIESE LEITLINIEN ERSTELLT WURDEN.....	12
TEIL II – DER PROZESS	13
SCHRITT 1: POTENZIAL FÜR EINEN ERFOLGREICHEN SUMP BESTIMMEN	16
SCHRITT 2: DEN ENTWICKLUNGSPROZESS UND DIE ABGRENZUNG DES PLANS FESTLEGEN.....	31
SCHRITT 3: MOBILITÄTSSITUATION ANALYSIEREN UND SZENARIEN ENTWICKELN	41
SCHRITT 4: EINE GEMEINSAME VISION ENTWICKELN	49
SCHRITT 5: PRIORITÄTEN UND MESSBARE ZIELVORGABEN SETZEN	54
SCHRITT 6: EFFEKTIVE MAßNAHMENPAKETE ENTWICKELN.....	59
SCHRITT 7: KLARE VERANTWORTLICHKEITEN UND BUDGET VEREINBAREN	69
SCHRITT 8: MONITORING UND EVALUATION ORGANISIEREN	72
SCHRITT 9: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN VERABSCHIEDEN	76
SCHRITT 10: KORREKTES MANAGEMENT UND KOMMUNIKATION SICHERSTELLEN (BEI DER PLANUMSETZUNG) ...	80
SCHRITT 11: DEN AKTUELLEN PLAN REGELMÄßIG FORTSCHREIBEN	87
Annex A: Glossary	91
Annex B: Reference List	93
Annex C: Good Practice Examples	96
Annex D: Checklist	97
Annex E: Experts Consulted in Workshops and Expert Group Meetings	101

VORWORT

Diese Leitlinien richten sich an Verkehrs- und Mobilitätsexperten und andere Stakeholder, die in die Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) eingebunden sind.

Städtische Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist eine herausfordernde und komplexe Aufgabe. Planer müssen viele, oft konfligierende Ansprüche und Forderungen auf lokaler Ebene und darüber hinaus (Klimawandel, Energieeffizienz) managen. Die Komplexität wächst im Rahmen politischer Veränderungen und schwieriger finanzieller Bedingungen, wie sie aktuell in vielen Europäischen Ländern zu finden sind.

Ein Sustainable Urban Mobility Plan trägt dazu bei, die von der EU-Führung gesetzten Klima- und Energieziele zu erreichen. SUMPs wurden stark durch die Europäische Kommission als neues Konzept, das verkehrsbezogene Herausforderungen und Probleme in Städten integrativ und nachhaltig angeht, gefördert – beispielsweise durch den Action Plan on Urban Mobility (2009) und das Weißbuch Transport (2011). Es ist zu erwarten, dass SUMPs auf der politischen Agenda der Europäischen Kommission und der EU-Mitgliedsstaaten bleiben.

Im Gegensatz zur traditionellen Verkehrsplanung, betont das neue Konzept die Beteiligung von Bürgern und Stakeholdern, die Koordination von Strategien zwischen einzelnen Sektoren (Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung, Umwelt, Wirtschaft, Sozialpolitik, Gesundheit, Sicherheit, Energie etc.), zwischen behördlichen Ebenen und benachbarten Kommunen.

SUMPS benötigen eine langfristige, nachhaltige Vision und beziehen gesellschaftliche Kosten und Nutzen mit dem Ziel der Kosteninternalisierung ein und betonen die Bedeutung von Evaluationen.



Die Leitlinien sind das Resultat eines intensiven, europaweiten Prozesses der Beratung von Experten zwischen 2010 und 2013 als Teil eines Arbeitsauftrages für die Europäische Kommission. Sie definieren einen Sustainable Urban Mobility Plan als strategischen Plan, der dazu gedacht ist, die Mobilitätsbedürfnisse von Bürgern und Unternehmen in Städten und deren Umgebung für eine höhere Lebensqualität zu befriedigen. Ein solcher Plan sollte nicht als „noch ein Plan“ betrachtet werden. Stattdessen sollte ein Sustainable Urban Mobility Plan auf bestehenden Planungen und Methodenaufbauten und die Prinzipien der Integration, Partizipation und Evaluation berücksichtigen.

Die Leitlinien umfassen ein Konzept und zeigen den Nutzen von Sustainable Urban Mobility Plans als ein neues Planungsparadigma auf (Teil I). Sie schlagen die darüber hinaus die notwendigen Schritte und Aktivitäten für die Entwicklung und Umsetzung eines solchen Plans vor (Teil II). Dieser Abschnitt der Leitlinien umfasst Instrumente und Verweise auf weiterführende Informationen sowie über 60 Fallbeispiele aus Europa, die aufzeigen, wie individuelle Aktivitäten zur Planentwicklung (und Planumsetzung) in der Praxis durchgeführt wurden. Eine umfassende Zusammenstellung der Beispiele findet sich im Anhang C. Des Weiteren wird für kommunale Verkehrs- und Mobilitätsplaner im Anhang D eine Checkliste für zu erreichende Meilensteine angeboten.

Wir hoffen, dass diese Leitlinien als nützlicher Beitrag zu lebenswerteren Städten – heute und in Zukunft – dienen.

TEIL I – EINFÜHRUNG

Stellen Sie sich ihre Stadt in 20 Jahren vor: Wie sollte sie aussehen? Ein Ort an dem Kinder sicher spielen können? Wo die Luft sauber ist? Wo man zum Einkaufen laufen kann? Mit vielen Parks und Grünflächen? Wo die die Wirtschaft blüht?

Aber wie lässt sich diese Vision realisieren? Planung ist einer immer komplexere Aufgabe geworden und Planer und Politiker sehen sich mit vielen, oft widersprüchlichen Anforderungen konfrontiert: Eine hohe Lebensqualität und gleichzeitig ein attraktives Umfeld für Unternehmen; Verkehrsberuhigung in sensiblen Räumen ohne die nötigen Ströme von Gütern und Menschen einzuschränken; Mobilität für alle trotz finanzieller Einschränkungen. Darüber hinaus gibt es globalere Themen, mit denen umzugehen ist: Gesundheitswesen, Klimawandel, Ölabhängigkeit, Lärm und Luftverschmutzung etc. Besonders in urbanen Räumen – Zentren wirtschaftlicher Aktivität und Wohnort für einen steigenden Anteil von Europas Bevölkerung – ist der Umgang mit diesen Themen eine komplexe Angelegenheit.

Die Notwendigkeit nachhaltiger, integrierter Planungsprozesse als Möglichkeit sich mit dieser Komplexität auseinanderzusetzen und adäquate Strategien zu finden, ist auf breiter Basis anerkannt¹. Ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) schließt diese Idee eines integrierten Ansatzes ein: Er fördert die ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger und regt gleichzeitig eine Verlagerung in Richtung nachhaltiger Verkehrsträger an.

Auf lokaler und nationaler Ebene wurden bereits Fortschritte zur Stärkung städtischer Mobilitätsplanung einschließlich einer Definition von und/oder Richtlinien zu Sustainable Urban Mobility Plans gemacht. Darunter das Vereinigte Königreich mit dem Local Transport Plan (LTP), und Frankreich mit dem Plan der Déplacements Urbains (PDU), die ersten Länder, die einen gesetzlichen Rahmen geschaffen haben, der lokale Behörden verpflichtet, einen Sustainable Urban Mobility Plan zu entwickeln.

In Anerkennung der wichtigen Rolle, die SUMP spielen können, hat die Europäische Kommission in ihrem Action Plan on Urban Mobility² von 2009 vorgeschlagen, die Aufnahme von SUMP durch die Bereitstellung von Leitlinien, Good-Practice-Beispiele und die Unterstützung von Bildungsaktivitäten, zu beschleunigen. Im Juni 2010 hat der Rat der Europäischen Union seine Unterstützung für die Entwicklung von SUMP für Städte und Metropolregionen erklärt und regt die Entwicklung von Anreizen für die Erstellung solcher Pläne an³.



Die vorliegenden Leitlinien zur „Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan“ beschreibt einen systematischen Prozess, Mobilitätsstrategien mit einer klaren Vision und messbaren Zielen zu erarbeiten, um die langfristigen Herausforderungen städtischer Mobilität anzugehen. Der Prozess zielt darauf ab, die Einbindung relevanter Stakeholder an den richtigen Stellen und die Zusammenarbeit relevanter Politikbereiche und Entscheidungsträger zu sichern.

¹ Die Vereinten Nationen erarbeiten über UN-HABITAT und in Kooperation mit EMBARG Richtlinien für die Einführung eines Forums zur städtischen Mobilität. Ein anderes Beispiel ist Brasilien, dessen Regierung in 2012 ein Gesetz erlassen hat, das alle Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern zur Entwicklung eines urbanen Mobilitätskonzeptes bis 2015 verpflichtet.

² Action Plan on Urban Mobility, European Commission, 2009 (COM (2009) 490 final).

³ Council conclusions on Action Plan on Urban Mobility, Council of the European Union, 24 June 2010.

Gleichzeitig sollte die Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan keine zusätzliche Ebene der Verkehrsplanung sein, sondern aufbauend auf existierenden Plänen und Prozessen stattfinden. Das Konzept des vorliegenden Dokuments wurde mit den besten europäischen Beispielen im Sinn erarbeitet und sollte Teil der alltäglichen Planungspraxis in allen europäischen Städten und Gemeinden werden.

Nicht zuletzt muss die Planung für die Zukunft unserer Städte die Bürger in den Mittelpunkt stellen – als Reisende, Geschäftsleute, Konsumenten oder in welcher Rolle auch immer. Bürger müssen Teil der Lösung sein: Die Erarbeitung eines SUMP heißt „Planen für die Menschen“.

EIN NEUER WEG STÄDTISCHE MOBILITÄT ZU PLANEN

Die Tabelle zeigt vereinfacht die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Planungsprozess, den dieses Dokument beschreibt und einem „traditionellen“ Planungsprozess.

Traditionelle Verkehrsplanung		Sustainable Urban Mobility Planning
Fokus auf dem Verkehr	→	Fokus auf den Menschen
Primäres Ziel: Verkehrsfluss und -geschwindigkeit	→	Primäre Ziele: Erreichbarkeit, Lebensqualität, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit, soziale Gleichheit, Gesundheit, Umweltqualität
Fokus auf einzelnen Verkehrsträgern	→	Ausgeglichene Entwicklung aller Verkehrsträger bei gleichzeitiger Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger
Fokus auf Infrastruktur	→	Integrierter Ansatz für kosteneffiziente Lösungen
Sektorales Planungsdokument	→	Sektorales Planungsdokument, das durchgängig mit anderen Politikbereichen verflochten ist (z.B. Flächennutzung, Soziale Dienstleistungen, Gesundheitswesen etc.)
Kurz- bis mittelfristige Planung	→	Kurz- bis mittelfristige Planung, die in eine langfristige Vision und Strategie eingebunden ist
Hohe Bedeutung administrativer Grenzen	→	Hohe Bedeutung funktionaler Abgrenzungen (Arbeitsmarktregionen)
Dominiert durch Verkehrsingenieure	→	Interdisziplinäre Planung
Expertenplanung	→	Partizipative, transparente Planung, die relevante Akteure einbindet
Begrenzte Bewertung der Auswirkungen	→	Intensive Evaluation der Auswirkungen und Gestaltung eines Lernprozesses

WAS IST EIN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN?

Diese Leitlinien basieren auf einem intensiven Beratungsprozess mit professionellen Planern, Politikern und Stakeholdern aus einem sehr breiten fachlichen Spektrum und aus ganz Europa. Die folgende Definition wurde mit diesen Stakeholdern abgestimmt:

Ein Sustainable Urban Mobility Plan ist ein strategischer Plan, um die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und deren Umgebung für eine bessere Lebensqualität zu befriedigen. Er baut auf bestehenden Planungen auf und berücksichtigt integrative Planungen, Partizipation und Evaluationsprinzipien.

ZIELE

Was macht einen Plan zu einem „nachhaltigen“ Mobilitätsplan? Ein Sustainable Urban Mobility Plan zielt drauf ab, ein städtisches Verkehrssystem zu schaffen indem er mindestens die folgenden Ziele verfolgt:

- Sicherstellen, dass allen Bürgern Transportmöglichkeiten geboten werden, die die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und Dienstleistungen ermöglichen
- Sicherheit und Schutz verbessern;
- Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduzieren;
- Effizienz und Kosteneffektivität erhöhen;
- Zur Steigerung der Attraktivität und Qualität der urbanen Umwelt und der Stadtgestalt zum Nutzen der Bürger, der Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes beitragen.

HANDLUNGSFELDER

Die in einem Sustainable Urban Mobility Plan festgelegten Strategien und Maßnahmen umfassen alle Modi und Formen von Verkehr im gesamten städtischen Agglomerationsraum: öffentlicher und privater Verkehr, Personen- und Güterverkehr, motorisierter und nicht-motorisierter Verkehr, Fahren und Parken.

ZENTRALE MERKMALE

Ein Sustainable Urban Mobility Plan ist ein Weg verkehrsbezogene Probleme in städtischen Gebieten effizienter anzugehen.

Er ist das Ergebnis eines strukturierten Prozesses, der eine Statusanalyse, die Entwicklung von Leitbildern und Visionen, Zielsetzungen und Zielvorgaben, die Auswahl von Strategien und Maßnahmen, aktive Kommunikation, Monitoring und Evaluation umfasst – und Lerneffekte mit sich bringt.

Auf bestehenden Methoden und Regelwerken aufbauend, sind seine grundlegenden Merkmale:

- Langfristige Vision und eindeutiger Plan für die Umsetzung;
- Partizipativer Ansatz;
- Ausgeglichene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger;
- Horizontale und vertikale Integration;
- Bewertung aktueller und zukünftiger Leistungsfähigkeit;
- Regelmäßiges Monitoring und Berichterstattung;
- Berücksichtigung externer Kosten für alle Verkehrsträger.

LANGFRISTIGE VISION UND EINDEUTIGER PLAN FÜR DIE UMSETZUNG

Ein Sustainable Urban Mobility Plan basiert auf einer langfristige Vision für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität für die gesamte städtische Agglomeration, die alle Modi und Formen des Verkehrs umfasst: öffentlicher und privater Verkehr, Personen- und Güterverkehr, motorisierter und nicht-motorisierter Verkehr, Fahren und Parken.

Er beinhaltet einen Plan für die kurzfristige Umsetzung der Strategie, der einen Zeit- und Finanzierungsplan sowie eine klare Verteilung der Verantwortlichkeiten und benötigten Ressourcen für die Umsetzung der formulierten Strategien und Maßnahmen.

PARTIZIPATIVER ANSATZ

Ein Sustainable Urban Mobility Plan stellt die Menschen und deren grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse in den Vordergrund. Er folgt einem transparenten, partizipativen Ansatz, der die Bürger und andere Stakeholder von Beginn an während der Planerarbeitung und der Umsetzungsphase einbezieht.

Partizipative Planung ist eine Voraussetzung dafür, dass Bürger und Stakeholder den Sustainable Urban Mobility Plan und die darin enthaltenen Strategien und Maßnahmen annehmen. Es erhöht die öffentliche Akzeptanz und Unterstützung und minimiert so die Risiken der Entscheidungsträger und erleichtert die Umsetzung.

AUSGEGLICHENE UND INTEGRIERTE ENTWICKLUNG ALLER VERKEHRSTRÄGER

Ein Sustainable Urban Mobility Plan fördert eine ausgeglichene Entwicklung aller Verkehrsträger, während er gleichzeitig eine Verlagerung in Richtung nachhaltiger Verkehrsträger anregt. Der Plan legt ein integriertes Maßnahmenpaket vor, um die Leistungsfähigkeit und Kosteneffizienz im Hinblick auf die gesetzten Ziele und Vorgaben zu steigern. Diese Maßnahmen schließen technische, fördernde und markt-basierte Maßnahmen und Dienstleistungen wie auch die Infrastruktur ein.

Typischerweise beschäftigt sich ein Sustainable Urban Mobility Plan mit folgenden Themen: Öffentlicher Verkehr, nicht-motorisierter Verkehr, Intermodalität und Tür-zu-Tür-Mobilität, Verkehrssicherheit, Straßengüterverkehr, Logistik, Mobilitätsmanagement und intelligente Transportsysteme (ITS).

HORIZONTALE UND VERTIKALE INTEGRATION

Die Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan folgt einem integrierten Ansatz mit einem hohen Anteil an Kooperation und Beratung zwischen den verschiedenen Planungsebenen und -behörden.

Integrierte Planung und Umsetzung umfasst:

- a) Ein Zugeständnis zur Nachhaltigkeit, z. B. Ausgleich von wirtschaftlicher Entwicklung, sozialer Gleichheit und Umweltqualität.
- b) Beratung und Kooperation zwischen verschiedenen Abteilungen auf lokaler Ebene, um Einheitlichkeit und Komplementarität mit Strategien in verwandten Politikfeldern zu gewährleisten (Verkehr, Flächennutzung und Raumplanung, Soziale Dienstleistungen, Gesundheit, Energie, Bildung etc.).
- c) Enger Austausch mit Behörden anderer Planungsebenen (z.B.: Bezirk, Kommune, Region, Staat).
- d) Koordination von Handlungen zwischen angrenzenden städtischen und peripheren Gebieten, um die gesamte funktionale Stadt – definiert durch Pendlerbeziehungen – abzudecken.



BEWERTUNG DER AKTUELLEN UND ZUKÜNFTIGEN LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Entwicklung eines Sustainable Urban Mobility Plan konzentriert sich darauf, anspruchsvolle, messbare Zielvorgaben, die aus kurzfristigen Zielen abgeleitet werden, zu erreichen. Ergänzt wird dies durch eine langfristige Vision und ist eingebunden in eine umfassende Strategie zur nachhaltigen Entwicklung.

Ein Sustainable Urban Mobility Plan basiert auf einer gründlichen Bewertung der aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems. Er bietet eine umfassende Bewertung der aktuellen Situation und definiert so eine Vergleichsbasis, anhand derer der Fortschritt gemessen werden kann.

Die Statusanalyse beinhaltet eine Bewertung der aktuellen institutionellen Organisation für die Planung und Umsetzung. Angemessene Indikatoren für die Beschreibung des Status-Quo sollten definiert werden.

Ein Sustainable Urban Mobility Plan identifiziert spezielle Leistungsziele, die in Anbetracht der aktuellen Situation realistisch und in Bezug auf die Ziele des Plans ehrgeizig sind.

Ein Sustainable Urban Mobility Plan setzt messbare Zielvorgaben, die auf einer realistischen Bewertung der Vergleichsbasis und der verfügbaren Ressourcen basieren.

Für die Messung des Fortschritts anhand der Zielvorgaben werden eindeutige Indikatoren benutzt.

REGELMÄSSIGES MONITORING UND BERICHTERSTATTUNG

Die Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan wird eng überwacht. Die Zielerreichung wird regelmäßig auf Basis des Indikatoren-sets bewertet. Dafür sind angemessene Maßnahmen nötig, die rechtzeitigen Zugang zu den relevanten Daten und Statistiken sichern.

Die Bewertung des Sustainable Urban Mobility Plan und seiner Umsetzung kann die Überprüfung und ggfs. Korrektur der Zielvorgaben nötig machen.

Ein Monitoringbericht informiert Bürger und Stakeholder über den Fortschritt der Entwicklung und Umsetzung des Sustainable Urban Mobility Plan.

BERÜCKSICHTUNG EXTERNER KOSTEN FÜR ALLE VERKEHRSTRÄGER

Die Entwicklung eines Sustainable Urban Mobility Plan sollte eine Übersicht der Kosten und Nutzen aller Verkehrsträger beinhalten. Diese sollte die externen Kosten und Nutzen auch sektorenübergreifend berücksichtigen, um die Wahl der Maßnahmen zu beeinflussen.



VORTEILE

Es ist eine Herausforderung, Entscheidungsträger vom Mehrwert eines Sustainable Urban Mobility Plans zu überzeugen. Im Folgenden sind 10 Hauptargumente aufgeführt:

1. HÖHERE LEBENSQUALITÄT

Es ist bewiesen, dass Sustainable Urban Mobility Plans die Lebensqualität in Städten erhöht. Gut koordinierte Strategien resultieren in vielfältigen Vorteilen, wie attraktivere öffentliche Räume, verbesserte Verkehrssicherheit, verbesserte Gesundheit und geringere Lärmbelastigung und Luftverschmutzung.

2. KOSTEN SPAREN – WIRTSCHAFTLICHE VORTEILE SCHAFFEN

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft. Eine gesündere Umwelt und weniger Verkehrsbelastung helfen die kommunalen Kosten zu reduzieren und neue Unternehmen anzuwerben. Im globalen und nationalen Wettbewerb städtischer Zentren ist eine gut organisierte und nachhaltige Stadt außerdem attraktiver für Investoren. Eine nachhaltige Stadt hat einfach ein weitaus besseres Umfeld für Unternehmen, als eine Stadt ohne eine zukunftsweisende Mobilitätsstrategie.

3. BEITRAG ZU GESUNDHEIT UND UMWELT LEISTEN

Nachhaltige Mobilität resultiert in einer besseren Luftqualität und weniger Lärmbelastigung. Aktive Mobilität (Laufen, Radfahren) steigert die Gesundheit der Bürger. Für eine Stadt zahlt es sich eindeutig aus in mittel- bis langfristig weniger Lärm und bessere Luft zu investieren. Städte müssen ihren Teil zur Reduzierung der Treibhausgase im Verkehr beitragen. Sustainable Urban Mobility Plans sind ein zentrales Element jeder Klimaschutzstrategie.

4. UNGEBROCHENE MOBILITÄT UND VERBESSERTE ERREICHBARKEIT

Sustainable Urban Mobility Plans sind ein Instrument, um multi-modale Mobilität von Haustür zu Haustür zu ermöglichen. Das Zusammenbringen verschiedener Akteure gewährleistet, dass spezielle Erreichbarkeitsansprüche von Bürgern und Unternehmen effektiv berücksichtigt werden.

5. BEGRENZTE RESSOURCEN EFFIZIENTER NUTZEN

In einer Zeit, in der finanzielle Ressourcen begrenzt sind, ist es noch entscheidender zu gewährleisten, dass die getroffenen Maßnahmen die verfügbaren Mittel möglichst kosteneffizient ausnutzen. Sustainable Urban Mobility Planning verschiebt den Fokus von einer straßenbasierten Infrastruktur zu einer ausgeglichenen Mischung von Maßnahmen, einschließlich kostengünstiger Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Die Anwendung des Verursacherprinzips erzeugt außerdem zusätzliche Einnahmen, die für die Finanzierung von Alternativen zur Autonutzung eingesetzt werden können.

6. ÖFFENTLICHE UNTERSTÜTZUNG

Die Beteiligung von Stakeholdern und Bürgern ist ein grundlegendes Prinzip eines Sustainable Urban Mobility Plans. Eine kommunale Regierung, die zeigt, dass sie sich für die Bedürfnisse der Bevölkerung interessiert und wichtige Stakeholder angemessen einbindet ist in einer sehr viel besseren Position ein hohes Level an öffentlicher Legitimierung zu erreichen. Auf diese Weise reduziert sich das Risiko des Widerstandes gegen die Umsetzung innovativer Strategien.

7. BESSERE PLÄNE

Planer, insbesondere, wenn sie traditionell mit der Entwicklung von Infrastrukturen befasst sind, können die Mobilitätsansprüche verschiedener Nutzergruppen besser verstehen, wenn sie frühzeitig eine Rückmeldung erhalten. Stakeholder bringen manchmal sehr effiziente Lösungen hervor, weil sie mit einer speziellen Situation besser vertraut sind. Ein integrierter, interdisziplinärer Planungsansatz stellt einen Mobilitätsplan auf ein breiteres Fundament. Er gewährleistet, dass der Plan eine ausgeglichene Entwicklung aller relevanten Verkehrsträger fördert, während er eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger anregt. Dadurch ist er auf alle Nutzer und deren Mobilitätsansprüche ausgerichtet.

8. GESETZLICHE VERPFLICHTUNGEN EFFIZIENT ERFÜLLEN

Städte müssen viele, manchmal konfligierende gesetzliche Anforderungen erfüllen. Die gesetzlichen Verpflichtungen zur Verbesserung der Luftqualität und Lärmbekämpfung sind nur zwei Beispiele einer ganzen Reihe von staatlichen und europäischen Re-

gelingen. Ein Sustainable Urban Mobility Plan bietet einen effizienten Weg, um darauf mit einer umfassenden Strategie zu reagieren.

9. SYNERGIEN NUTZEN, RELEVANZ STEIGERN

Städtische Mobilitätsprobleme überbrücken häufig administrative Grenzen, sind mit vielfältigen Politikfeldern verflochten oder betreffen verschiedene Abteilungen und Institutionen. Ein Sustainable Urban Mobility Plan sucht Lösungen für die „funktionale Stadt“, mit ihrer Vernetzung in die Umgebung und nationale und europäische Verkehrsnetzwerke. Ein Sustainable Urban Mobility Plan regt ein gemeinschaftliches Planungsverständnis verschiedener Politikbereiche und Sektoren und zwischen verschiedenen Regelungsebenen innerhalb der „funktionalen

Stadt“ an. Dieses kooperative Planungsverständnis unterstützt Lösungen, die den vernetzten Charakter städtischer Mobilität widerspiegeln.

10. ENTWICKLUNG IN RICHTUNG EINER NEUEN MOBILITÄTSKULTUR

Wie Beispiele vieler Städte zeigen, ist das Ergebnis kontinuierlicher nachhaltiger Verkehrsplanung eine gemeinsame Vision einer neuen Mobilitätskultur: Eine Vision, der wichtige politische Gruppen zustimmen und die von den Institutionen und Bürgern einer städtischen Gesellschaft geteilt wird; eine Vision, die über Wahlperioden hinaus reicht und die weniger attraktive Elemente beinhalten kann, wenn sie langfristige Nutzen bringen.



WIE DIESE LEITLINIEN ERSTELLT WURDEN

Die vorliegenden Leitlinien sind das Ergebnis der Arbeit für die Europäische Kommission und der Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI) zwischen Mai 2010 und August 2013. Das Ziel dieser Arbeit war es, die Aufnahme von Sustainable Urban Mobility Plans in Europa auf breiter Ebene mithilfe von Leitlinien, Bewusstseinsbildung und Workshops zu beschleunigen, wie es im Action Plan on Urban Mobility gefordert wird.

Die vorliegenden Leitlinien basieren auf der Auswertung bestehender Dokumente und von Expertenbeiträgen:

- Sekundärforschung vorheriger Forschungsprojekte und Richtlinien (z.B. SUTP Bericht 2004, PILOT und BUSTRIP Projekte).
- Analyse nationaler und regionaler Dokumente zur Aufstellung lokaler Verkehrspläne, insbesondere der UK Local Transport Plan Richtlinie (2. und 3. Auflage), und der französischen Plans de Déplacements Urbains (PDU) Dokumente zur Anleitung und Bewertung. Untersuchung der An-

sätze für Sustainable Urban Mobility Plans in 31 europäischen Ländern, das heißt den 28 EU-Mitgliedsstaaten sowie Island, Liechtenstein und Norwegen.

- Eine Bewertung der Nutzungsansprüche, die 49 Experteninterviews in 26 Ländern umfasst.
- Fünf Stakeholder-Workshops zu SUMPs zwischen 2010 und 2013 (außerdem zusätzliche Anhörungen, die vorher durch die SUMP Experten-Gruppe und das PILOT Projekt organisiert wurden), die von insgesamt 168 Beteiligten aus 26 Ländern besucht wurden.
- Online-Befragung zur Überprüfung des Entwurfs der Leitlinien von 2011 im Januar und Februar 2013.
- Zahlreiche Beiträge von Politikern, Planern und anderen Praktikern, Hochschulen und anderen Stakeholdern während Präsentationen und Workshops überall in Europa als Teil des Dienstleistungsvertrages zwischen 2010 und 2013.

Zusammengefasst basieren die vorliegenden Leitlinien auf einem systemischen Prozess der Wissensverdichtung und -beschaffung. Anhang E enthält eine Liste der hinzugezogenen Experten.

Diese Leitlinien und eine breite Vielfalt an begleitendem Material sind auf www.mobilityplans.eu verfügbar.



TEIL II – DER PROZESS

Diese Leitlinien richten sich an Verkehrs- und Mobilitätsexperten und andere Stakeholder, die in die Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) eingebunden sind.

Die Leitlinien beschreiben den Prozess der Ausarbeitung eines Sustainable Urban Mobility Plan. Der Prozess besteht aus elf Schritten, die 32 Handlungen umfassen. Sie sollte als Teil eines Planungszyklus im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses betrachtet werden.

Jeder Schritt und die zugeordneten Handlungen werden in diesem Dokument detailliert dargestellt, einschließlich Informationen über:

- Die Begründung der Aufgabe, d.h. die grundlegenden Gründe für ihre Durchführung, anzugehende Angelegenheiten, zu beantwortende Fragen;
- Konkrete Ziele der Aufgaben;
- Zu erfüllende Hauptaktivitäten;
- Maßnahmen, die über die wesentlichen Anforderungen hinausgehen, für Städte und Regionen, die bereits eine fortgeschrittene Stufe städtischer Mobilitätsplanung aufweisen;
- Zeitplanung und Koordinierung mit anderen Handlungen;
- Eine Checkliste der zu erreichenden Meilensteine.

Es necesario hacer hincapié en que el calendario de las distintas actividades que se ofrece es opcional. En la práctica, las actividades pueden funcionar parcialmente en paralelo o incluir bucles. La sección sobre "calendario y coordinación" destaca para cada actividad aspectos cruciales en este sentido.

La siguiente página incluye un resumen gráfico del ciclo de planificación seguido de una descripción detallada de todos los pasos y las actividades de desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Es muss betont werden, dass die Abfolge der verschiedenen Handlungen mehr eine logische und nicht zwingend eine sequenzielle Struktur aufzeigt. In der Praxis können Handlungen teilweise parallel verlaufen oder Rückkopplungen enthalten. Der Abschnitt „Zeiteinteilung und Koordination“ hebt die zentralen Aspekte diesbezüglich hervor.

Die folgende Seite zeigt eine Übersicht des Planungszyklus, gefolgt von einer detaillierten Beschreibung aller Schritte und Handlungen zur Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan.

Die Leitlinien beinhalten gute Beispiele, Hilfsmittel und Hinweise zu unterstützendem Material zur Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan.

Good-Practice-Beispiele stammen aus städtischen Mobilitätskonzepten aus ganz Europa. Sie erfüllen nicht zwingend alle Anforderungen eines Sustainable Urban Mobility Plan, wie sie in diesen Leitlinien vorgestellt werden. Nichtsdestotrotz sind sie nützlich, um Aktivität darzustellen, die Teil des Prozesses der Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan sind (z. B. Bürgerbeteiligung bei der Ausarbeitung von Maßnahmen).

Ziel ist es, ein Portfolio an Beispielen aus verschiedenen europäischen Regionen anzubieten, um zu zeigen, dass gute Planungsansätze in verschiedenen Kontexten möglich sind. Viele der Good-Practice-Beispiele zeigen auch fortgeschrittene Planungen. Weitere Beispiele sind unter www.mobilityplans.eu und www.eltis.org zu finden.

Erstellt mit den Beiträgen von Verkehrs- und Mobilitätsexperten spiegeln diese Leitlinien ein weites Erfahrungsfeld wider. Die Leitlinien, bedürfen einer Anpassung bzw. Interpretation im lokalen Kontext. Dies kann zu Ansätzen führen, die sich von den hier beschriebenen unterscheiden. Die Leitlinien stellen keine detaillierte, technische Anleitung dar, sondern konzentrieren sich auf den Prozess der Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan.

PLANUNGSZYKLUS FÜR EINEN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN



ARBEITSSCHRITTE UND AUFGABEN

Ausgangspunkt: „Wir wollen die Mobilität und die Lebensqualität unserer Bürger verbessern“

Es sollte von Anfang an klar sein, dass städtischer Verkehr und städtische Mobilität kein Selbstzweck sind, sondern einen Beitrag zu höheren Zielen, wie zum Beispiel der Lebensqualität und dem Wohlergehen der Bürger, leisten sollten. Das sollte der Ausgangspunkt sein, um einen SUMP zu entwickeln. Abhängig vom nationalen Kontext, kann auch eine gesetzliche Verpflichtung der Anlass zur Entwicklung eines Sustainable Urban Mobility Plans sein.

Nichtsdestotrotz ist echtes Engagement notwendig, um einen wirklich nachhaltigen und effektiven Plan zu erstellen. Wenn auf lokaler Ebene kein Verfechter verfügbar ist, kann es schwierig werden, die richtigen Politiker zu überzeugen Unterstützer der Entwicklung eines SUMP zu werden. Dies bedarf der Zusammenstellung guter Argumente.

Ein Ausgangspunkt könnte es sein, die Herausforderungen und Probleme mit denen die Stadt konfrontiert ist, wenn sich nichts ändert, aufzuzeigen, um die Vorteile, die ein SUMP mit sich bringt hervorzuheben und die Anerkennung guter Ergebnisse durch die Wähler zu betonen (z. B. Hinweise auf andere Städte, die einen SUMP angewendet haben). Dies ist besonders herausfordernd, weil die Auswirkungen eines Sustainable Urban Mobility Plan erst langfristig, über Wahlperioden hinaus sichtbar werden. Es kann hilfreich sein, auf die Möglichkeit hinzuweisen, sogenannte „quick win“-Lösungen in den SUMP zu integrieren, die dabei helfen können, eine kurzfristige positive Rückmeldung der Bevölkerung und anderer Stakeholder bewirken können.



SCHRITT 1: POTENZIAL FÜR EINEN ERFOLGREICHEN SUMP BESTIMMEN

Am Anfang des SUMP-Prozesses ist es notwendig, das vorhandene Potenzial für die Erarbeitung eines erfolgreichen SUMP zu bestimmen, das von vielen internen und externen Faktoren abhängig ist, die die Rahmenbedingungen für Planungsprozess und -umsetzung bestimmen.

Die folgenden Abschnitte beschreiben die wesentlichen Aufgaben der Prozessvorbereitung.

AUFGABE 1.1.: SICH GLOBALEN PRINZIPIEN NACHHALTIGER MOBILITÄT VERPFLICHTEN

BEGRÜNDUNG

Ein städtischer Verkehrsplan kann sich selbst nur nachhaltig nennen, wenn bestimmte ökonomische, soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt sind. Ein grundlegendes Verständnis und Engagement für Nachhaltigkeitsprinzipien ist das Wesentliche, um den Entwicklungsprozess eines SUMP zu leiten.

ZIELE

- Stellen Sie sicher, dass grundlegende Nachhaltigkeitsprinzipien im gesamten Planungsprozess berücksichtigt werden.
- Entwickeln Sie ein gemeinsames Verständnis für die Bedeutung nachhaltiger städtischer Mobilität.
- Erweitern Sie die Perspektive auf alle zu berücksichtigenden Aspekte, um den SUMP wirklich ein nachhaltiges Dokument auch abseits von Verkehr und Mobilität werden zu lassen.

AKTIVITÄTEN

- Untersuchen Sie, inwieweit Nachhaltigkeitsprinzipien bereits Teil der Stadtentwicklungspolitik sind (z.B. in Leitbildern, Stadtentwicklungskonzepten).
- Überprüfen Sie mit lokalen Entscheidungsträgern und Stakeholdern, inwieweit Nachhaltigkeitsprinzipien den aktuellen politischen Vorstellungen entsprechen.
- Versuchen Sie eine breite Zustimmung für Nachhaltigkeitsprinzipien als fundamentale Grundlage der Arbeit am SUMP zu erreichen.

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Bekräftigen Sie ihr Engagement für nachhaltige städtische Mobilität, indem Sie dem Covenant of the Mayors und/oder dem CiViTAS Forum beitreten (siehe nächste Seite).

- Stellen Sie sicher, dass klar zwischen Erreichbarkeit/Mobilität und Verkehr/Transport unterschieden wird: Das Erstere ist das Ziel aller Maßnahmen; das Zweite ist das Instrument, um Ersteres zu realisieren. Ein grundlegendes Prinzip könnte es sein, Erreichbarkeit mit weniger Verkehr zu gewährleisten (= weniger Ressourcen, geringere Kosten, weniger Kraftstoff, Verschmutzung, Unfälle).

ZEITPLANUNG

- Engagement am Anfang des Planungsprozesses.
- Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsprinzipien im gesamten Planungsprozess.

CHECKLISTE

- ✓ Analyse der aktuellen Stadtpolitik im Hinblick auf Nachhaltigkeitsprinzipien abgeschlossen.
- ✓ Generelle Verpflichtung zu Nachhaltigkeitsprinzipien von zentralen Stakeholdern.

BEISPIELE

CIVITAS FORUM NETWORK

Das CIVITAS Forum Network hat zurzeit 216 Mitglieder, die die CIVITAS Erklärung unterschrieben haben. Das Forum ist offen für alle Städte, die mehr über die Nützlichkeit einzelner Maßnahmen zur Unterstützung eines sauberen städtischen Verkehrs lernen wollen. Teilnehmende Städte müssen sich selbst dazu verpflichten, ehrgeizige, integrierte städtische Verkehrsstrategien einzuführen und:

- eine signifikante Veränderung des Modal-Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger erreichen;
- einen integrierten Ansatz verfolgen, indem sie so viele Kategorien der CIVITAS Instrumente und Maßnahmen wie möglich in ihre Strategien einbinden.

Diese Verpflichtung muss politisch in der CIVITAS Forum Erklärung durch die Unterschrift eines lokalen Entscheidungsträgers bekräftigt werden.

Nähere Informationen unter:

http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371

COVENANT OF MAYORS

Die Europäische Union (EU) führt den globalen Kampf gegen den Klimawandel an. Ihre ehrgeizigen Ziele sind im EU Climate Action and Energy Paket formuliert, das die Mitgliedsstaaten verpflichtet ihre CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 20% zu reduzieren. Die Mitglieder des Covenant of Mayors leisten ihren Beitrag zu diesen Zielen, durch eine formale Verpflichtung, diese Ziele durch die Umsetzung eines Sustainable Energy Action Plan zu übertreffen.

Nähere Informationen unter: www.eumayors.eu

CHARTER: CONNECTING WITH WATERWAYS, A CAPITAL CHOICE

Die europäischen Hauptstädte Brüssel, Berlin, Budapest, Paris und Wien haben mit ihren Binnenhäfen die 'Connecting with Waterways: a Capital Choice' Charta unterschrieben. Die Charta zielt darauf ab, das Bestreben der EU einer CO₂-neutralen Logistik in größeren städtischen Zentren bis 2030 zu unterstützen. Im März 2011 entschied die italienische Stadt Pisa, sich diesen fünf Städten anzuschließen.

Nähere Details siehe Anhang C.



AUFGABE 1.2: DIE REGIONALEN/NATIONALEN RAHMENBEDINGUNGEN BEWERTEN

BEGRÜNDUNG

Ein SUMP konzentriert sich auf Mobilität in städtischen Agglomerationen. Nichtsdestotrotz ist der Plan in regionale und nationale Rahmenbedingungen der Planung eingebunden. Dies beinhaltet zum Beispiel gesetzliche Regelungen, Förderrichtlinien oder übergeordnete Strategien der Raum- und Verkehrsentwicklung (z. B. ein nationaler Verkehrsplan). Es ist essentiell, den Einfluss des regionalen und nationalen Planungssystems zu bewerten, um die Möglichkeiten auszuschöpfen und Konflikte mit anderen Behörden zu vermeiden.

ZIELE

- Sicherstellen, dass relevante regionale, nationale und europäische Rahmenbedingungen für den SUMP identifiziert werden.
- Einen Überblick darüber erlangen, wie regionale, nationale und europäischen Rahmenbedingungen den Planungsprozess und die Maßnahmenausgestaltung beeinflussen.

AKTIVITÄTEN

- Identifizieren, dokumentieren, bewerten:
 - Gesetzliche Regelungen und Richtlinien für einen SUMP (soweit vorhanden)
 - Regionale/Nationale Förderrichtlinien, die in Zusammenhang mit einem SUMP stehen
 - Übergeordnete Planungen, Strategien und Ziele, die den SUMP beeinflussen könnten. Zum Beispiel könnten nationale Pläne für neue oder ausgebauten Straßen den Zielen eines SUMP entgegenstehen, indem sie mehr Verkehr in der Stadt fördern. Der SUMP muss diese berücksichtigen
 - Einfluss höherer Ebenen auf die Verantwortlichkeiten oder Planungsinhalte eines SUMP
 - Anforderungen oder Initiativen der Koordination und Integration unterschiedlicher Planungen, z.B. die Integration lokaler und

regionaler Flächennutzungsplanung, da zum Beispiel die Entwicklung von Neubaugebieten und Gewerbeparks in der Region lokale Mobilitätsmuster entscheidend verändern können.

- Erstellen Sie eine Synopse relevanter regionaler/nationaler Rahmenbedingungen einschließlich Empfehlungen, wie mit diesen für den SUMP umzugehen ist.

ZEITPLANUNG

- Zu Beginn des Prozesses.
- Berücksichtigung der Ergebnisse im gesamten Planungsprozess, insbesondere bei der Festlegung der Abgrenzung des Plans (Schritt 2).

CHECKLISTE

- ✓ Zusammenfassung und Bewertung relevanter nationaler und regionaler Dokumente.
- ✓ Möglichkeiten und potenzielle Probleme identifiziert, die aus regionalen/nationalen Rahmenbedingungen entstehen könnten.



BEISPIEL

FRANKREICH: NATIONALER RAHMEN UND GESETZLICHE GESICHTSPUNKTE

Die erste Entwicklung der 'Plans de Déplacements Urbains' (PDU) – den französischen SUMP – folgte dem Loi des transports intérieurs (Gesetz zum inländischen Verkehr; LOTI) im Dezember 1982. Dieses Gesetz legt den Zweck, generelle Ziele und Orientierung der PDU fest. Der Zweck eines PDU ist ein

nachhaltiges Gleichgewicht zwischen den Mobilitätsbedürfnissen und Erreichbarkeit sowie dem Umweltschutz und der Gesundheit. Das Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Gesetz zur Luftreinhaltung und vernünftigen Energienutzung; LAURE) von 1996 verpflichtete alle Agglomerationen mit mehr als 100.000 Einwohnern dazu, einen PDU zu entwickeln.

Nähere Details siehe Anhang C.



AUFGABE 1.3: EINE SELBSTEINSCHÄTZUNG VORNEHMEN

BEGRÜNDUNG

Eine Selbsteinschätzung zu Beginn des Planungsprozesses ist notwendig, um Stärken und Schwächen Ihrer bestehenden Planungspraxis zu identifizieren und Ihr Potenzial, erfolgreich einen Sustainable Urban Mobility Plan zu entwickeln, einzuschätzen. Die Einschätzung sollte herausarbeiten, inwieweit die Planungspraxis mit den vorliegenden Leitlinien übereinstimmt und Hindernisse sowie unterstützende Faktoren für den Planungsprozess identifizieren. Dies hilft, festzulegen, wie der Planungsprozess im lokalen Kontext aussehen soll.

ZIELE

- Machen Sie sich ein ehrliches und klares Bild der Stärken, Schwächen und Möglichkeiten der gängigen Planungspraxis in Bezug auf die Entwicklung eines SUMP im lokalen Kontext (z.B. politische, institutionelle, gesetzliche Bedingungen).
- Entwickeln Sie einen maßgeschneiderten Planungsprozess, der sich in den lokalen Kontext einfügt.

AKTIVITÄTEN

- Analyse des aktuellen Planungsprozesses. Sie können die vorliegenden Leitlinien nutzen, um zu prüfen, ob die beschriebenen Arbeitsschritte und Maßnahmen bereits in bestehenden Planungsprozessen in Ihrer Stadt oder Region etabliert sind (sind sie vollständig, teilweise oder gar nicht berücksichtigt?). Auf diese Weise können Sie Lücken identifizieren, die im neuen Planungsprozess gefüllt werden sollten.
- Identifizieren und analysieren Sie unterstützende und hindernde Faktoren für den Planungsprozess.
 - Institutionelle, gesetzliche und finanzielle Hindernisse, die den gesamten Planungsprozess beeinflussen.
 - Hindernisse, die im Prozessverlauf aufkommen können (z.B. Management Kommunikation zwischen verschiedenen Abteilungen, die in den Planungsprozess eingebunden sind).
 - Unterstützende Faktoren, die die Entwicklung und Umsetzung eines SUMP fördern.

- Bewerten Sie Aspekte der sozialen Exklusion und Problemlösungen im Rahmen der Verkehrspolitik. Das bedeutet, die Bedürfnisse der gesamten Gesellschaft zu berücksichtigen, einschließlich aller verwundbaren Gruppe, wie Kinder, Behinderte, Ältere, sozial schwache Haushalte, Minderheiten usw. Gender-Aspekte sollten auch beachtet werden. Wichtige Fragen sind:
 - Garantiert das Verkehrssystem gleiche Erreichbarkeit, Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit?
 - Erleichtern verkehrsbezogenen Maßnahmen die Beschäftigung und unterstützen einen integrativen Arbeitsmarkt?
- Führen Sie eine ehrliche Selbsteinschätzung als Ausgangspunkt für die Verbesserung von Planungsprozessen und -instrumenten durch. Das Ergebnis muss nicht zwingend öffentlich gemacht werden.

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Wenden Sie eine "Peer-Review" Methode mit externen Experten an.
- Wenden Sie ein Qualitätsmanagementsystem an.

ZEITPLANUNG

- Zu Beginn des Planungsprozesses. Die Ergebnisse sollten für die Gestaltung eines lokalen Planungsprozesses für nachhaltige städtische Mobilität genutzt werden (siehe Aufgabe 2.4)
- Verknüpfung zu Aufgabe 1.4: Untersuchen Sie die Verfügbarkeit der Ressourcen.

CHECKLISTE

- ✓ Angemessene Selbsteinschätzung durchgeführt.
- ✓ Stärken und Schwächen in Bezug auf die Entwicklung eines SUMP identifiziert.
- ✓ Ergebnisse als Ausgangspunkt zusammengefasst.

BEISPIELE

KOPRIVNICA, KROATIEN: STÄRKEN IDENTIFIZIEREN UND FOKUSSIEREN UM SCHWÄCHEN ZU BESEITIGEN

Bevor die Stadt Koprivnica Fahrrad- und Fußgängerverkehr förderte, führte sie eine detaillierte Statusanalyse durch. Diese Analyse basierte auf einer Selbsteinschätzung, die durch die Stadtverwaltung selbst durchgeführt wurde, einem umfassenden Beratungsprozess sowie einer öffentlichen Umfrage.

Nähere Details in Anhang C.

DIE BUSTRIP PEER REVIEW METHODE

Das Baltic Sea Region INTERREG IIIB Projekt BUSTRIP (Baltic Urban Sustainable Transport Implementation and Planning) entwickelte eine Methode, um Städten bei der Entwicklung und Umsetzung eines SUMP und den entsprechenden Maßnahmen, zu helfen. Aufbauend auf einem Bericht zur Selbsteinschätzung der Stadt, werden Peer Reviews von externen Experten durchgeführt, die die Stadt 3-5 Tage besuchen und Interviews mit lokalen Akteuren, Interessensgruppen, Politikern und Beamten führen.

Nähere Details in Anhang C.

INSTRUMENTE

METHODEN ZUR SELBSTEINSCHÄTZUNG

INTERNE BESPRECHUNG UND BEWERTUNG

Eine Selbsteinschätzung kann einfach eine Gruppe von Leuten sein, die in den Planungsprozess eingebunden sind und die sich zusammensetzt, um die Stärken und Schwächen des Prozesses sowie Verbesserungsvorschläge zu diskutieren. Ein unabhängiger Vermittler kann dabei helfen. Dies kann mit einer vollständigen SWOT-Analyse verbunden werden. Diese Methode wurde durch das Derbyshire County Council, UK genutzt, um die lokalen Verkehrsplanungsprozesse zu verbessern und Veränderungen in anderen relevanten Planungsbereichen zu berücksichtigen.

PEER REVIEW

Eine andere Möglichkeit das Planungsumfeld für einen Sustainable Urban Mobility Plan zu bewerten, ist eine Peer Review. Das bedeutet, ein oder mehrere Verkehrsplaner oder andere Experten für nachhaltige Mobilität werden eingeladen die Situation in der Stadt zu bewerten, bevor der (aktuellste) SUMP erarbeitet wird.

Die Experten können die Qualität des Prozesses und der Organisation berücksichtigen und auch dabei helfen, die Ergebnisse mit den „Klassenbesten“ abzugleichen und der Stadt so ein Feedback sowohl zu den getroffenen Maßnahmen und den Ergebnissen als auch zur Organisation geben. Die Städte Gent und Ljubljana haben Peer Reviews durchgeführt, um über das Erreichte und mögliche Verbesserungen des SUMP nachzudenken (siehe auch das Beispiel des BUSTRIP-Projekts).

QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEME UND -ZERTIFIKATE

Qualitätsmanagementsysteme (QMS) sind dazu gedacht, organisatorische Prozesse zu bewerten und Empfehlungen zu deren Verbesserung zu geben. Wenn ein gewisses Level organisatorischer Qualität bescheinigt wird, wird ein Zertifikat ausgestellt. Die meistbekannte Form des QMS ist ISO9001, die sich hauptsächlich aus dem Qualitätsmanagement der verarbeitenden Industrie entwickelt hat und daher ursprünglich auf Produktionsprozesse ausgerichtet war.

Für die Planung einer nachhaltigen städtischen Mobilität dürfte das Common Assessment Framework relevanter sein, das kostenlos für alle EU Mitgliedsstaaten verfügbar ist und speziell auf den öffentlichen Sektor ausgerichtet ist. Außerdem sind aktuell einige spezifische Qualitätsmanagementsysteme, die sich mit bestimmten Aspekten nachhaltiger Mobilität beschäftigen, verfügbar: Bypad für Fahrradverkehr (www.bypad.org) und MaxQ für Mobilitätsmanagement (www.epomm.eu). Die Stadt Lund in Schweden hat MaxQ angewandt, um das Mobilitätsmanagementprogramm, zu verbessern, das Teil des bekannten Sustainable Urban Mobility Plans LundaMaTs ist.

Ansätze die Qualität die gesamte Strategie nachhaltiger Mobilität in einer Stadt zu bewerten, werden in der IEE STEER Projekten Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift), QUEST (www.questproject.eu) and ADVANCE (eu-advance.eu) entwickelt.

Quelle: Tom Rye, Universität Lund

AUFGABE 1.4: VERFÜGBARE RESSOURCEN PRÜFEN

BEGRÜNDUNG

Eng verbunden mit der Selbsteinschätzung ist die Frage der verfügbaren Ressourcen für die Entwicklung und Umsetzung eines SUMP. Dies schließt das Humankapital (d.h. verfügbare Arbeitskräfte und Fähigkeiten) sowie finanzielle Ressourcen ein. Ohne ausreichend Ressourcen wird es schwierig einen erfolgreichen Plan zu erarbeiten. In den meisten öffentlichen Behörden werden die spezifischen Fähigkeiten, die für den SUMP Prozess erforderlich sind, die Kapazitäten der Beschäftigten übersteigen. Während es üblich sein mag externe Expertise für einzelne aufgaben einzuholen, ist es genauso wichtig über den Aufbau der eigenen Expertise nachzudenken und langfristig mit anderen Akteuren zu kooperieren.

Das Ziel ist es, unmittelbare Fähigkeitsvoraussetzungen – wenn nötig durch Nebenverträge – abzudecken, aber auch Fachwissen zur Planung nachhaltiger städtischer Mobilität in der eigenen Organisation zu schaffen.

ZIELE

- Sicherstellen, dass in Ihrer Behörde und unter den Akteuren die notwendigen Fähigkeiten, um den Prozess eines SUMP zu managen und zu führen, verfügbar sind.
- Kurzfristig Fähigkeiten ausgleichen und Kapazitäten aufbauen.
- Die festgelegten und potenziellen finanziellen Ressourcen für die Prozessgestaltung und Maßnahmenumsetzung festsetzen.

AKTIVITÄTEN

- Schätzen Sie die bei den verantwortlichen Organisationen und den Stakeholdern verfügbaren Fähigkeiten ein. Berücksichtigen Sie alle zentralen Qualifikationen (s.u.).
- Entwickeln Sie einen einfachen Qualifikationsmanagementplan, der eine Strategie entwirft, um Defizite auszugleichen (z.B. durch Weiterbildung, Kooperation, Auftragsvergabe). Dies sollte von jemandem gemacht werden, der mit dem SUMP-Prozess vertraut ist (wenn möglich in Zusammenarbeit mit Ihrer Personalabteilung).

- Definieren Sie das notwendige Budget für den Prozess und holen Sie eine politische Zustimmung ein.
- Schätzen Sie den voraussichtlichen Finanzierungsrahmen für die Maßnahmenumsetzung ein. Berücksichtigen Sie lokale, regionale, nationale und EU-Fördermöglichkeiten. An diesem Punkt bleibt es wahrscheinlich bei einer groben Schätzung, die Ihnen aber dabei hilft, realistisch zu bleiben.

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Kooperation zwischen verantwortlichen Organisationen und mögliche Qualifikationsdefizite auszugleichen.
- Einbindung externer Partner (z.B. Beratungsunternehmen, Universitäten) um Defizite auszugleichen.
- Anwerbung: Im Fall eines Fachkräftemangels, ziehen Sie in Erwägung, Personal ohne verkehrsbezogenen Hintergrund für spezielle Aufgaben (z.B. Marketing) einzustellen. Dieses "um die Ecke Denken" hilft, neue Perspektiven in den Prozess einzubringen. Erwägen Sie auch, die Ressourcen verschiedener Stakeholder zu kombinieren um das Personal zu finanzieren (s. Beispiel Aachen). This kind of "thinking outside the box" helps bring in the fresh perspective that is a key part of sustainable urban mobility planning. Also consider combining the resources of different stakeholders to finance staff (see Aachen example following after the next 2 pages).

ZEITPLANUNG

- Muss von Beginn an berücksichtigt werden, da es essentiell für die Zusammenstellung des Planungsteams ist.

CHECKLISTE

- ✓ Erforderliche Qualifikationen und finanzielle Ressourcen für den Planungsprozess analysiert.
- ✓ Finanzierung zur Prozessdurchführung politisch abgestimmt.
- ✓ Voraussichtlicher Finanzierungsrahmen für die Maßnahmenumsetzung abgeschätzt.

AUFGABENDETAILS

ENTWICKLUNG EINES PLANS FÜR DAS QUALIFIKATIONSMANAGEMENT

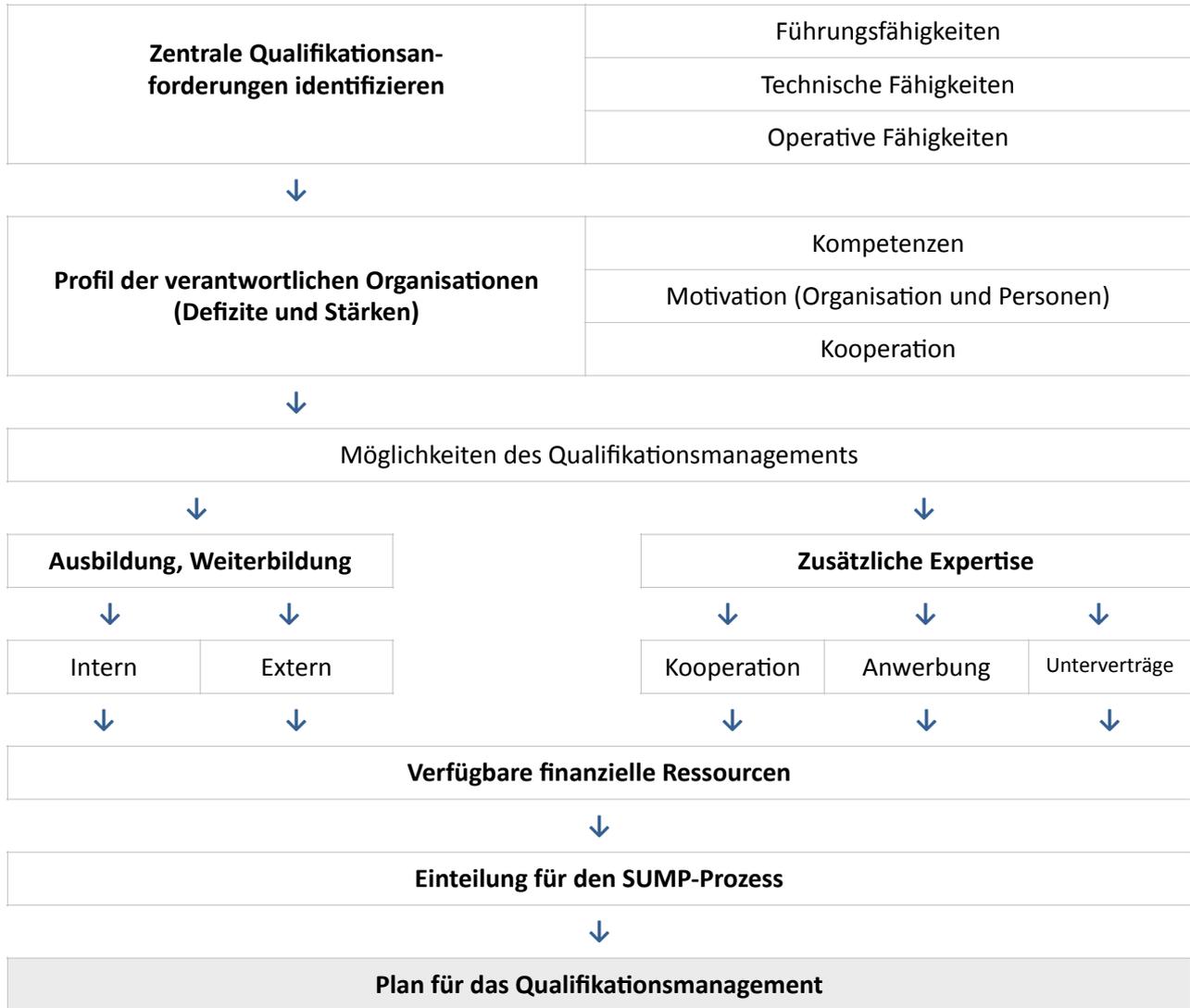


Abbildung abgeändert nach PILOT project 2007: www.pilot-transport.org

ZENTRALE QUALIFIKATIONSANFORDERUNGEN FÜR SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING

Führungsfähigkeiten (im gesamten SUMP-Prozess erforderlich)	
Projektmanagement (einschl. politischer Kontakte)	
Technisches Management	
Finanzmanagement	
Personalmanagement (einschl. des Managements multidisziplinärer Teams, die aus internem und externem Personal bestehen)	
Technische Fähigkeiten (im gesamten Prozess erforderlich)	
Stadt- und Verkehrsplanung	
Andere wichtige Fachplanungen (wirtschaftlich, sozial, ökologisch)	
Basiswissen über Politik auf allen Ebenen	
Operative Fähigkeiten (für bestimmte Aufgaben erforderlich)	Verwandte Elemente / Aktivitäten
Stakeholder- und Bürgerbeteiligung	Aufgabe 2.4 Stakeholder- und Bürgerbeteiligung planen Element 4: Eine gemeinsame Vision entwickeln Aufgabe 9.3 Den Plan verinnerlichen Aufgabe 10.2 Bürger informieren und aktivieren (Maßnahmenumsetzung)
Entwicklung, Monitoring und Evaluation von Indikatoren	Element 3. Analyse der Mobilitätssituation und Szenarioentwicklung Element 5. Prioritäten und messbare Zielvorgaben setzen Element 8. Monitoring und Evaluation in den Plan integrieren
Datenerfassung und -analyse	Element 3. Mobilitätssituation analysieren und Möglichkeiten entwickeln Element 8. Monitoring und Bewertung in den Plan integrieren
Modellierung und Szenarioentwicklung	Aufgabe 3.2 Szenarien entwickeln
Information und Öffentlichkeitsarbeit, Marketing	Aufgabe 2.3 Stakeholder- und Bürgerbeteiligung planen Element 4. Eine gemeinsame Vision entwickeln und Bürger aktivieren Aufgabe 9.3 Teilhabe am Plan erzeugen Aufgabe 10.2 Bürger informieren und aktivieren (Maßnahmenumsetzung)
Buchhaltung	Aufgabe 2.4 Arbeitsplan und Gestaltung des Managements vereinbaren Aufgabe 7.2 Maßnahmen- und Finanzierungsplan aufstelle
Beschaffung	Aufgabe 7.2 Maßnahmen- und Finanzierungsplan aufstellen Aufgabe 10.1 Planumsetzung organisieren

Quelle: Pilot Handbuch 2007, Tabelle verändert, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

BEISPIELE

BRISTOL, ENGLAND: QUALIFIKATIONSMANAGEMENT IN EINEM JOINT LOCAL TRANSPORT PLAN

Die Gemeinderäte, die in die Entwicklung des Joint Local Transport Plan für Bristol und das Umland eingebunden sind, bewerten das Qualifikationsmanagement durch Weiterbildung und einen multidisziplinären Arbeitsansatz als entscheidenden Faktor, um eine hohe Qualität der Verkehrsplanung sicherzustellen.

Nähere Details in Anhang C.



ÖREBRO, SCHWEDEN: EINEN NEUEN DENKANSATZ FÖRDERN

Örebro bildete eine spezielle Einheit innerhalb der Verwaltung, um die Umsetzung nachhaltiger städtischer Mobilität zu erleichtern und das Bewusstsein dafür unter den Angestellten und Politikern zu steigern. Seminare, die sich mit dem reduzierten Bedarf an Autos durch Planung beschäftigten, waren nur eine Maßnahme, um neue, ganzheitliche Denkanstöße zu geben.

Nähere Details in Anhang C.

FRANKREICH: VERANTWORTLICHKEITEN FÜR PDU (PLANS DE DÉPLACEMENTS URBANS)

Die städtische Verkehrsbehörde (AOTU), die für die Entwicklung und Umsetzung eines PDU verantwortlich ist, sucht häufig Hilfe bei einer Vielzahl an Stakeholdern. Darunter Stadtplanungsbehörden, private Beratungsunternehmen und regionale Verkehrsforschungszentren (CETEs).

Nähere Details in Anhang C.

FRANKREICH: KOSTEN DER ENTWICKLUNG DER PDU

Die Kosten der Entwicklung eines PDU sind von der räumlichen Abgrenzung des PDU, der Verfügbarkeit existierender Pläne und Studien, der Art des PDU und der notwendigen externen Hilfe abhängig. In Frankreich gibt die Behörde in der Regel 200.000€ bis 400.000€ für einen PDU aus. Diese Berechnungen sind allerdings nicht immer vollständig Kosten, die durch externe Subventionen abgedeckt werden, sind nicht berücksichtigt.

Quelle: Rupprecht Consult, nach GART, 2010: Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, April 2010.

AACHEN, DEUTSCHLAND: INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER FINANZIERT EINEN MOBILITÄTSMANAGER

In einem (für Deutschland) ungewöhnlichen Bestreben, finanzielle Ressourcen zu bündeln, um ein Mobilitätsmanagement durchzuführen, wird ein Teilzeit-Mobilitätsmanager zu zwei Drittel von der Stadt Aachen und zu einem Drittel von der IHK finanziert.

Nähere Details in Anhang C.

AUFGABE 1.5: DEN ZEITPLAN FESTLEGEN

BEGRÜNDUNG

Die richtige Zeitplanung ist ein Schlüssel zum Erfolg. Die Aufgaben in einem SUMP-Prozess hängen teilweise voneinander ab – Abhängigkeiten müssen sorgfältig in eine logische Sequenz aller Aufgaben und Aktivitäten übersetzt (z.B. zuerst Probleme identifizieren, dann Ziele diskutieren) und mit den lokalen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden.

Es ist außerdem entscheidend laufende Planungen und politische Entscheidungen bei der Zeitplanung zu berücksichtigen. Wahlperioden, gesetzgebungsverfahren, Verfahrensvorschriften und andere Planungsaktivitäten können den Planungsprozess durch ihren Einfluss auf den institutionellen Kontext beeinflussen (z.B. Wechsel der Entscheidungsträger, geänderte Gesetzgebung).

ZIELE

- Das Konzept des SUMP in die laufende Planungspraxis einbinden.
- Harmonisierung der Zeitplanung mit verschiedenen technischen und politischen Entscheidungsprozessen (z.B. übergeordnete Strategien, Fachpläne, Wahlen). Zeitfenster für die Koordinierung mit den SUMP-Prozess identifizieren,
- Realistische Planung für den gesamten Sustainable Urban Mobility Plan Prozess ermöglichen.
- Erstellen Sie einen Überblick über den grundlegenden Ablauf des SUMP-Prozesses (Vorbereitung, Entwurf, Validität, Umsetzung, Evaluation) und beschreiben Sie die zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Aufgaben. Minimieren Sie die zeitgebundenen Risiken.

AKTIVITÄTEN

- Streben Sie danach, SUMP vollständig in die Erarbeitung und Umsetzung anderer Strategien einzubinden.
- Wählen Sie einen angemessenen Zeitrahmen, um einen strategischen und operativen Rahmen für den Planungsprozess festzulegen: 1 bis 3 Jahre (teilweise dem Planungsprozess vorgelagert, teilweise überschneidend). Die Zeit, die hierfür

benötigt wird, wird zu einem großen Teil von der Erfahrung mit Planungsprozessen, institutionellen Strukturen, dem politischen Kontext und der lokalen Planungskultur abhängen.

- Erarbeiten Sie einen Zeitrahmen für den SUMP-Prozess: Im Idealfall 1 1/2 Jahre (abhängig von den Rahmenbedingungen und Erfahrungen).
- Berücksichtigen Sie Zeitfenster der Entscheidungsfindung (z.B. Wahlen). In den Monaten vor einer Wahl kann es schwierig sein schnelle Fortschritte zu machen. Das kann die Zeitplanung des Planungsprozesses beeinflussen.
- Fahren sie damit fort, "quick win" Maßnahmen während der Aufstellung des strategischen und operativen Rahmens für den SUMP und während des Planungsprozesses umzusetzen. Dies hilft, den Eindruck der Untätigkeit zu vermeiden und wird besonders entscheidend für Entscheidungsträger sein, die zeigen müssen, dass sie auf eine nachhaltigere Mobilitätsentwicklung hinarbeiten. Dies "quick win" Maßnahmen sollten kurzfristige Maßnahmen sein, die schnell umgesetzt werden können, sichtbar sind, Nachhaltigkeitsziele verfolgen und einen integrierten Planungsansatz für den SUMP nicht gefährden.
- Wählen sie einen angemessenen Zeitrahmen für Maßnahmenumsetzung: 3 bis 10 Jahre (z.B. Bon der Art der Maßnahme und Fördermitteln abhängig).
- Integrieren Sie Zeit für eine Evaluation und eine Planfortschreibung nach dem Beschluss des Plans. Prüfung und Aktualisierung mindestens alle 5 Jahre.

Schema für einen SUMP-Zeitplan

- **Strategischer und operativer Rahmen (1-3 Jahre)**
- **Planungsprozess (1 1/2 Jahre) (Idealfall, kann länger werden)**
- **(während der Vorbereitung und der Planung: Möglichkeit "quick win" Maßnahmen durchzuführen)**
- **Maßnahmenumsetzung 3-10 Jahre**
- **Prüfung mindestens alle 5 Jahre (idealerweise alle 2 Jahre)**

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Streben sie eine Verflechtung mit weitergefassten langfristigen Strategien an. Einige Städte/Regionen haben eine langfristige lokale Entwicklungsstrategie mit einer Perspektiven von 20-30 Jahren, die zum Beispiel in einem lokalen Agenda 21 Prozess entwickelt wurde. Wenn eine solche Strategie existiert, kann sie Orientierung für den SUMP bieten, indem sie übergeordnete Ziele formuliert.
- Idealerweise sollte die Prüfung und Aktualisierung des SUMP alle 2 Jahre stattfinden (abhängig von der Erfahrung und den Kapazitäten).

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an – die Zeitplanung für den Prozess muss vor dessen Initiierung stehen.
- Kontinuierliche Feinabstimmung der Zeitplanung für einzelne Aufgaben (z.B. Pressemeldungen, Besprechungskalender).

CHECKLISTE

- ✓ Realistische Zeitplanung für den SUMP-Prozess und die Maßnahmenumsetzung erarbeitet.
- ✓ Zeitplanung von Entscheidungsträgern genehmigt.

MEHR INFORMATIONEN

GUIDEMAPS Project (2002 – 2004) Volume 2 of the GUIDEMAPS handbook “Fact sheets” gives information on time management in open planning processes (pp. 22-23).

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web \[1\].Pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web [1].Pdf)

BEISPIELE

FRANKREICH: BEISPIEL FÜR EINEN ZEITPLAN FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES PDU

Die Erarbeitung eines PDU ist eine lange Übung von Reflexion, Planung und Programmgestaltung. Im folgenden Schema werden die unterschiedlichen Arbeitsschritte in einem hypothetischen Kalender dargestellt. Es ist zu beachten, dass eine lokale Behörde im Durchschnitt 36 Monate braucht, um einen Plan zu erarbeiten und genehmigen zu lassen.



TABELLE: HYPOTHETISCHER KALENDER FÜR DIE ERARBEITUNG EINES PDU IN FRANKREICH

Arbeitsschritte	Zeitlinie / Monat
Voranalyse	Monat 1 bis 2
Etablierung einer lokalen Arbeitsgruppe, Definition der juristischen Parameter	Monat 3 bis 4
Festlegung eines Arbeitsplans und (wenn nötig) externe Beratung	Monat 5 bis 7
Analyse und Bewertung	Monat 8 bis 10
Festlegung der Maßnahmen	Monat 11 bis 13
Planung und Evaluation	Monat 14 bis 17
Formalisierung des PDU-Entwurfs und juristische Anerkennung	Monat 18 bis 20
Offizielle Beratung und öffentliche Anhörungen	Monat 21 bis 23
Einbindung möglicher Änderungen	Monat 24
Abschließende Genehmigung des PDU	Monat 24

Quelle: Rupprecht Consult based on GART, 2005b: *Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives*, Paris, 2005.

AUFGABE 1.6: ZENTRALE AKTEURE UND STAKEHOLDER IDENTIFIZIEREN

BEGRÜNDUNG

Akteure städtischer Mobilität zu identifizieren und deren potenzielle Rolle und Position im Prozess zu verstehen, ist wichtig, um die übergeordneten Ziele eines SUMP zu erreichen. Dies kann dabei helfen, mögliche Konflikte und Koalitionen zwischen Stakeholdern zu identifizieren und herauszufinden, wie dies den Planungsprozess im Hinblick auf die geographische Abgrenzung, Politikintegration, Ressourcenverfügbarkeit und Legitimität, beeinflussen kann. Dies ist notwendig, um adäquate Wege zu finden, mit dominanten oder schwachen Stakeholdern umzugehen.

ZIELE

- Eine fundierte Grundlage für eine dauerhafte Kooperation zwischen allen Akteursgruppen schaffen.
- Mögliche Synergien oder Konflikte zwischen Akteuren identifizieren.
- Die Steuerungskapazitäten für die Planerarbeitung und -umsetzung erhöhen.

AKTIVITÄTEN

- Identifizieren Sie alle relevanten Akteure sowie deren Ziele, Macht, Kapazitäten und Ressourcen (z.B. durch ein Stakeholder Mapping Instrument).
- Identifizieren Sie schwächere Akteure, die Unterstützung brauchen könnten.
- Streben Sie nach einer Koalition aller zentralen Akteure – soweit wie möglich, um Konflikte mit einem oder mehreren mächtigen Stakeholdern zu vermeiden. Entwerfen Sie eine einfache Strategie zur Koordinierung dieser Akteure, um diese Aktivität zu leiten.

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an – Identifizierung und Analyse der Stakeholder
- Neubewertung, wenn Akteursgruppen sich verändern

CHECKLISTE

- ✓ Akteursgruppen identifiziert: Primäre Akteure, Schlüsselakteure, Vermittler
- ✓ Analyse der Akteurskonstellationen durchgeführt
- ✓ Grundlegende Strategie zur Akteurskoordination entwickelt

AUFGABENDETAILS

Wer sind die Akteure eines SUMP-Prozesses?

Um ein umfassendes Bild zu erlangen, sollten drei Arten von Akteuren anhand ihrer Machtposition unterschieden werden:

- Primäre Akteure: Wer wird letztendlich – positiv oder negativ – durch neue Verkehrsmaßnahmen beeinflusst (z.B. Bürger, bestimmte soziale Gruppen oder Berufsfelder, bestimmte Stadtteile, Branchen, einzelne Organisationen)?
- Schlüsselakteure: Wer hat die politische Verantwortung (Bürgermeister, Ratsmitglieder, andere Ebenen)? Wer hat die finanziellen Ressourcen (öffentliche und private Gelder)? Wer hat die Entscheidungsgewalt? Wer hat die Fähigkeiten und Expertise (öffentliche Verwaltung, Universitäten, Privatwirtschaft) – in Verkehrsangelegenheiten und angrenzenden Bereichen (Flächennutzung, Umwelt, Bildung, Gesundheit, Tourismus)?
- Vermittler: Wer setzt Verkehrspolitik um (ÖPNV- und Infrastrukturträger, öffentliche Verwaltungen, Polizei, etc.)? Wer führt wesentliche Verkehrsaktivitäten aus (Frachtunternehmen, Häfen, Flughäfen, etc.)? Wer repräsentiert entsprechende Interessensgruppen (Kammern, Verbände, Netzwerke)? Wer informiert und berichtet über Verkehr (Behörden, Verkehrsträger, lokale Medien)?

Außerdem sollte die Rolle bestehender lokaler Führungspersonen berücksichtigt werden – Personen, die eine entscheidende Rolle darin spielen können, Ressourcen zu mobilisieren, Allianzen zu bilden, etc. Aufgrund ihrer persönlichen Fähigkeiten und deren Anerkennung durch lokale Akteure. In der Praxis können solche Personen einen außergewöhnlichen Einfluss auf den Prozess haben – sowohl positiv als auch negativ, so dass ihre Rolle einer frühen strategischen Bewertung bedarf.

Offensichtlich ist die Identifikation relevanter Akteure keine Aufgabe, die einmal abschließend erledigt werden kann. Sie muss vielmehr wiederholt werden, wenn Szenarien und Strategien konkreter werden und die Auswirkungen für die Stakeholder genauer bewertet werden können. Selbst für einige Schlüsselakteure kann eine Neubewertung notwendig werden, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern (z.B. Privatisierung eines nationalen Schienenverkehrsbetriebs).

Quelle: PILOT Handbuch 2007, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

TYPISCHE AKTEURSGRUPPEN, DIE IN VERKEHRSPROJEKTE EINGEBUNDEN SIND (BASIEREND AUF GUIDEMAPS)

Regierung / Behörden	Unternehmen / Betreiber	Kommunen/lokale Nachbarchaften	Andere
Lokale Behörden	Verkehrsbetriebe	Nationale Umweltverbände	Forschungsinstitute
Nachbarstädte	Verkehrsberater	Automobilvereine	Universitäten
Lokale Verkehrsbehörde	Car-Sharing-Unternehmen	Gewerkschaften	Ausbildungsstätten
Verkehrspolizei	Fahrradverleih	Medien	Experten anderer Städte
Andere lokale Verkehrsinstitutionen	Andere Mobilitätsunternehmen	Lokale behördliche Foren	Stiftungen
Andere lokale Institutionen	Nationale Unternehmensverbände	Lokale Gemeinschaftsorganisationen	
Politiker	Große Arbeitgeber	Lokale Interessensgruppen	
Andere Entscheidungsträger	Private Geldgeber	Fußgänger- / Radfahrergruppen	
Partnerorganisationen	Internationale/nationale Unternehmen	Vereine von Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel	
Projektmanager	Regionale/lokale Unternehmen	Verkehrsteilnehmer	
Experten	Lokale Unternehmensverbände	Bürger	
Notdienste	Kleine Unternehmen	Besucher	
Gesundheits- und Sicherheitsverantwortliche	Einzelhändler	Bürger benachbarter Städte	
Europäische Union	Versorgungseinrichtungen (z.B. Strom, Telefon)	Mobilitätseingeschränkte Personen	
Verkehrsministerium	Ingenieure/Bauunternehmer	Flächeneigentümer	
Andere Bundesministerien		Verkehrspersonal	
Bezirksregierung		Eltern/Kinder	
		Ältere Menschen	

Quelle: nach GUIDEMAPS Handbook 2004, [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web[1].pdf)

INSTRUMENTE

ANALYSE DER AKTEURSKONSTELLATIONEN

Nachdem die Akteure identifiziert wurden, sollten die Beziehungen zwischen diesen Akteuren analysiert werden. Diese Analyse sollte auf einer Liste verschiedenster Kriterien oder Eigenschaften beruhen, die für den gegebenen Fall relevant sind, z.B. Interessen, Macht, gegenseitige Beeinflussung, Koalitionen, etc. Auf diese Weise kann man herausfinden, was die Ziele der einzelnen Akteure sind, was ihre Hintergedanken sind und, ob sie sich selbst als „Gewinner“ oder „Verlierer“ betrachten, wenn ein bestimmtes Projekt umgesetzt wird. Das Ziel einer systematischen Analyse der Akteurskonstellationen ist es, ein klares Bild der Interessenskonflikte oder möglicher Koalitionen zu erlangen und Gruppierungen der Akteure zu identifizieren, die unterschiedliche Kapazitäten und Interessen aufweisen. Das kann zum Beispiel mit einer „Einfluss-Interessen Matrix“ geschehen, die Akteure nach dem Level ihres Einflusses / Ihrer Bedeutung gruppiert:

Einfluss-Interessen Matrix

	Geringer Einfluss	Hoher Einfluss
Geringer Einsatz	Akteursgruppe mit niedrigster Priorität	Nützlich für die Entscheidungs- und Meinungsfindung, Vermittlung
Hoher Einsatz	Wichtige Akteursgruppe, vielleicht mit Stärkungsbedarf	Entscheidenste Akteursgruppe

Quelle: *Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001, S. 24. verfügbar unter: www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122*

RICHTLINIEN FÜR PARTNERSCHAFTLICHES ARBEITEN

Der DISTILLATE Guide to Partnership Working (Forrester 2008) hilft Verkehrsplanern Schlüsselakteure und Stakeholder zu identifizieren, die sie hinzuziehen oder mit denen sie zusammenarbeiten sollten. Der Leitfaden beinhaltet eine nützliche Liste mit 19 Erfolgsfaktoren für das Arbeiten in Gruppen. Es geht davon aus, dass Partnerschaften am besten arbeiten, wenn es politische Unterstützung und gesetzliche Grundlagen gibt und wo Behörden und Stakeholder gemeinsame Ziele erkennen können. Der Leitfaden bietet auch einige „Entscheidungsbäume“, damit Fachleute darüber nachdenken, wie sie mit anderen zusammenarbeiten wollen.

Quelle: *John Forrester, The DISTILLATE Guide to Cross-sectoral and Intra-organisational Partnership Working for Sustainable Transport Decision Making, 2008, verfügbar unter: [www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20\(14-04-08\).pdf](http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-08).pdf)*

SCHRITT 2: DEN ENTWICKLUNGSPROZESS UND DIE ABGRENZUNG DES PLANS FESTLEGEN

Der SUMP-Prozess muss auf die lokale Situation abgestimmt werden. Das schließt die geographische Abgrenzung des Plans ein, die idealerweise die funktionale urbane Agglomeration umfassen sollte. Die Kooperation von Stakeholdern und die Integration verschiedener Politikfelder sind andere Bereiche, die in dieser Phase angegangen werden müssen und mit einer Vereinbarung über den Arbeitsplan und das Management abgeschlossen werden sollte.

AUFGABE 2.1: ÜBER GRENZEN UND VERANTWORTLICHKEITEN HINAUS SCHAUEN

BEGRÜNDUNG

Ein Plan muss sich auf ein bestimmtes Gebiet, für das er erarbeitet wird beziehen. Die passendste Abgrenzung muss durch alle Beteiligten beschlossen werden. Auf der einen Seite sollten die administrativen Verantwortungsgrenzen berücksichtigt werden. Auf der anderen Seite sind reale Mobilitätsmuster zu berücksichtigen, indem idealerweise die funktionale Agglomeration (z.B. Arbeitsmarktregionen) abgedeckt wird und die Bedeutung der Verbindungen zwischen dem lokalen und überregionalen Verkehrssystem berücksichtigt werden. Die Integration des Fernverkehrs und kleinteiligen lokalen Verbindungen ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt/Region. Eine politische Vereinbarung über eine passende Planabgrenzung und – Verantwortlichkeiten ist eine wesentliche Voraussetzung für einen SUMP.

ZIELE

- Planabgrenzung festlegen, idealerweise funktionale räumliche Abhängigkeiten und Verkehrsflüsse integrieren (z.B. Arbeitsmarktregionen)
- Die entsprechenden verantwortlichen Körperschaften identifizieren
- Eine politische Entscheidung über die Abgrenzung und Verantwortlichkeiten einholen.
- Sicherstellen, dass die Einbindung von Fernverkehrsverbindungen gewährleistet ist.

AKTIVITÄTEN

- Verkehrsmuster und organisatorische Angrenzungen analysieren, einschließlich Verbindungen zum Fernverkehr,
- Schlüsselakteure und Behörden in die angestrebten Planungsabgrenzung einbinden und formelle Vereinbarungen anstreben.
- Von Beginn an offenen und transparenten Ansatz verfolgen, um sicherzustellen, dass alle betroffenen Behörden eingebunden werden.

- Regelmäßige Kommunikation und regelmäßigen Austausch zwischen relevanten Behörden sicherstellen.
- Verantwortlichkeiten für den Plan verhandeln.
- Wenn es nicht möglich ist, die Abgrenzung vollständig an der funktionalen urbanen Agglomeration auszurichten, zumindest eine gute Kooperation mit allen Akteuren anstreben, um Herausforderungen anzugehen, die nur auf überlokaler Ebene zu bewältigen sind. Hier kann auf bestehenden Kooperationen aufgebaut werden oder es können neue Formen entwickelt werden (z.B. formelle Verfahren wie gemeinsame Flächennutzungspläne oder informelle Formen wie Arbeitsgruppen)

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Ein starkes, behördenübergreifendes Team dauerhafter Mitarbeiter bilden, das regelmäßig allen entscheidenden Entscheidungsträgern und Politikern berichtet.
- Sicherstellen, dass alle sozio-ökonomisch und verkehrlich verknüpften Gebiete eingeschlossen werden.

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an – Vereinbarung ist vor der Initiierung des offiziellen Prozesses erforderlich.

CHECKLISTE

- ✓ Passendste Abgrenzung für den SUMP identifiziert.
- ✓ Vereinbarung über geographische Abgrenzung erreicht. Vereinbarung über grundlegende Rollen und Verantwortlichkeiten von Verwaltung und Politik erreicht.
- ✓ Planungsteam aufgestellt.
- ✓ Politische Vereinbarung von allen kommunalen Räten verabschiedet.

BEISPIELE

ENGLAND: JOINT LOCAL TRANSPORT PLANS

In England ist der Local Transport Plan (LTP) eine gesetzliche Auflage, die durch den Transport Act im Jahr 2000 eingeführt wurde. Die Verantwortung für die Erarbeitung des LTP liegt bei der strategischen Verkehrsbehörde, die auf verschiedenen Ebenen angesiedelt sein kann.

Der West Midlands Local Transport Plan 2011-2026 sowie das West Yorkshire Local Transport Plan Partnership sind anschauliche Beispiele institutioneller Kooperation in nachhaltiger städtischer Mobilitätsplanung.

Nähere Informationen in Anhang C.

FRANKREICH: PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDUS)

Die Entwicklung der PDUs ist in der Stadtplanungskultur in Frankreich stark eingebunden. Die verantwortliche Institution für die Erarbeitung dieser Mobilitätskonzepte ist die städtische Verkehrsbehörde (Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)). Das ist oft eine regionale Behörde, eine öffentlich Verkehrsbehörde oder in einigen Fällen eine einzelne Kommune. Die geographische Abgrenzung ist durch das an den ÖPNV angebundene Gebiet begrenzt. In ca. 80% der SUMPs wird der Plan durch eine regionale Behörde entwickelt und umgesetzt.

Quelle: Rupprecht Consult, nach «Plan de Déplacements Urbains»: Panorama 2009, GART, Paris, April 2010 (S. 9).

BRÜSSEL, BELGIEN: EXPERTE HILFT UNTERNEHMEN QUER ZU DENKEN

Der Hafen von Brüssel stellte einen internen Verkehrsexperten ein um Unternehmen dabei zu helfen, ihre Verkehrsflüsse anders zu organisieren und eine Verlagerung in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu erreichen.

Quelle: www.portdebruxelles.be/fr/61/Expert-en-transport

AUFGABE 2.2.: NACH POLITISCHER KOORDINATION UND EINEM INTERGRIERTEN PLANUNGSANSATZ STREBEN

BEGRÜNDUNG

Ein grundlegendes Defizit heutiger Verkehrsplanung ist die fehlende Koordination zwischen Strategie und Organisationsplan, weit über die Integration der Verkehrsträger hinaus (z.B. Koordination mit der Flächennutzungsplanung, Umweltschutz, soziale Inklusion, Geschlechtergleichheit, wirtschaftliche Entwicklung, Sicherheit, Gesundheit, Bildung, Informationstechnologien). Dieses Defizit zu verringern stellt eine große Herausforderung für einen SUMP, ist aber auch eine wichtige Quelle für Innovationen.

ZIELE

- Die Wechselbeziehungen zwischen Veränderungen in städtischen Strukturen (Dichte, Funktionen, sozio-ökonomische Muster, Ökosysteme) und Mobilität anerkennen.
- Sicherstellen, dass Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern berücksichtigt werden anstatt sie einzeln zu betrachten.
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung als gemeinsames Arbeitsgebiet etablieren, das wirklich den verschiedenen Bedürfnissen der Gesellschaft gerecht wird – wirtschaftlich, sozial, ökologisch – und kein Selbstzweck ist.
- Definieren, wie ein SUMP und andere Strategien auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene integriert werden können.

AKTIVITÄTEN

- Pläne prüfen, die Auswirkungen auf die städtische Mobilität haben können, z.B. nationale und regionale Pläne (in Verbindung mit Aufgabe 1.2), einschließlich Pläne anderer Fachbehörden auf lokaler Ebene, Pläne von Verkehrsbetrieben und benachbarter Städte.
- Koordinationserfordernisse und -potenziale in allen relevanten Politikfeldern und -ebenen identifizieren. Ein Beispiel ist die Beziehung zwischen der Flächennutzungsplanung und der

Verkehrsplanung. Verkehrsaspekte müssen in der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden, um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmöglichkeiten zu maximieren.

- Prüfen, ob die Ziele und Vorgaben der Pläne die Ziele einer nachhaltigen Mobilität unterstützen oder konterkarieren.
- Von Beginn an einen offenen und transparenten Ansatz der Kooperation verfolgen, um die Einbindung von Akteuren aus verschiedenen Politikfeldern zu gewährleisten.
- Gemeinsame Aktivitäten in Kooperation mit Akteuren anderer Politikbereiche entwickeln, speziell in Bereichen, die besonders stark mit Mobilität verbunden sind (Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit, Sicherheit).
- Regelmäßige Kommunikation und kontinuierlichen Austausch zwischen Behörden sicherstellen (und innerhalb der Behörden, z.B. durch regelmäßige Treffen von Verkehrs- und Stadtplanern)
- Sicherstellen, dass die Verbindungen verschiedener Verkehrsträger berücksichtigt werden und Intermodalität ein Thema des SUMP wird. Das schließt auch Fernverkehrskorridore wie das transeuropäische-Netzwerk ein (http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an als dauerhafte Aufgabe

CHECKLISTE

- ✓ Relevante Politikverbindungen identifiziert (Synergien und Konflikte)
- ✓ Erste Optionen der Politikintegration bewertet.
- ✓ Dialog mit allen betroffenen Akteuren etabliert.
- ✓ Erste Priorisierung der Integrationsmöglichkeiten vorgenommen.
- ✓ Bewertung und Priorisierung anhand der Ergebnisse der fortgeschrittenen Szenarioentwicklung verfeinert (s. Aufgabe 3.2.)

BEISPIELE

WEST MIDLAND, ENGLAND: GEMEINSAME ARBEITSGRUPPE

Centro, die Verkehrsbehörde der West Midlands, steuerte die Entwicklung des West Midland Local Transport Plan (LTP) 2011-2026. Ein monatliches LTP Komitee wurde eingerichtet, um die Entwicklung des Plans zu überwachen und sicherzustellen, dass er mit anderen lokalen, regionalen und nationalen Strategien vereinbar war und den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung entsprach. Das Komitee bestand aus lokalen Politikern und Bezirksbeamten aus allen Bezirksbehörden der West Midlands. Diese Behörden sind für die Flächennutzungsplanung, Autobahnen und öffentliche Gesundheit verantwortlich und haben daher starke Verbindungen zu anderen Sektoren.

Quelle: Steven Keeley, Centro - West Midlands Integrated Transport Authority

KOUVOLA REGION, FINNLAND: INTERSEKTORALE ARBEITSGRUPPE

In der Region Kouvola wurde eine intersektorale Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Arbeit auf einer Vereinbarung aller für die Umsetzung von Verkehrsstrategien relevanten Akteure basiert. Die ursprüngliche Arbeitsgruppe mit Repräsentanten des Regionalrats, der finnischen Straßenverwaltung, der finnischen Schienenverwaltung, der Landesämter und aller sieben Kommunen der Region wurde später um das Gesundheitswesen, das regionale Umweltzentrum sowie Bürger und andere relevante Stakeholder ergänzt.

Nähere Details in Anhang C.

BUDAPEST, UNGARN: EINPASSEN EINES MOBILITÄTSPLANS IN DIE ÜBERGEORDNETE KOMMUNALE STRATEGIE

Die Stadt Budapest entwickelt einen neuen Plan zur städtischen Mobilität, der auf Prinzipien einer nachhaltigen Mobilität basiert. Der neue Plan ist vollständig in die übergeordnete Strategie integriert und berücksichtigt die jüngsten Veränderungen in der Verkehrssteuerung sowie die neuen Entwicklungsprioritäten in Zeiten der Wirtschaftskrise.

Nähere Details in Anhang C.

ILE-DE-FRANCE: STADTLOGISTIK – BESONDERER BEDARF FÜR EINEN INTEGRIERTEN ANSATZ

Während der Erarbeitung der PDUs für die Ile-de-France, hat die Region eine „Konzertationsinstitution“ gegründet, die alle relevanten Akteure zusammenbringt: Transportunternehmen, Industrie- und Handelskammern, staatliche Ministerien, die Stadt Paris, Regionalplanungsbehörden und die nationale Umweltorganisation ADEME. Die Aufgaben der Institution sind es, innovative Logistikprojekte zu fördern und zu finanzieren, um Verkehrsmittel zu bündeln und multimodale Verteilungszentren zu unterstützen.

Nähere Details in Anhang C.

AUFGABE 2.3: BETEILIGUNG DER STAKEHOLDER UND DER ÖFFENTLICHKEIT PLANEN

BEGRÜNDUNG

Die Zusammenarbeit mit Stakeholdern wird als üblich betrachtet – oft haben aber nur bestimmte Stakeholder in der Planung etwas zu sagen. Es ist ausschlaggebend alle verschiedenen Typen von Stakeholdern in den Planungsprozess einzubinden und deren spezifischen Anforderungen zu berücksichtigen. Das hilft dabei, den Plan zu legitimieren und zu qualifizieren. Die Einbindung der Stakeholder unterstützt die Entwicklung eines effektiveren und (kosten-)effizienteren Plans. Eine engagierte Strategie, die verschiedene Formate und Techniken integriert, ist für die Einbindung der Stakeholder erforderlich. Bürger sind dabei eine spezielle Untergruppe von Stakeholdern. Diese in die Planung einzubinden ist eine fundamentale Pflicht lokaler Behörden, um die Legitimität und Qualität der Entscheidungen sicherzustellen. Die Einbindung der Bevölkerung in die Planung ist auch eine Anforderung, die durch EU-Richtlinien und internationale Abkommen festgesetzt ist⁴.

ZIELE

- Strukturierte Einbindung der relevanten Stakeholder während des gesamten Prozesses sicherstellen.
- Eine transparente Planungskultur schaffen, die mindestens auf regelmäßiger Kommunikation und Beratung basiert.
- Bürger motivieren, sich zu informieren und an der Debatte teilzunehmen.
- Nachhaltige Lösungen entwerfen, die die Lebensqualität der Bevölkerung verbessern und eine breite öffentliche Anerkennung des Planungsprozesses fördern.
- Die Dynamik der Zivilgesellschaft und der lokalen Politik steigern.

- Die Qualität, Effektivität, (Kosten-)Effizienz, Transparenz, Akzeptanz und Legitimität einer nachhaltigen Verkehrsplanung steigern.

AKTIVITÄTEN

- Passende Meilensteine und Instrumente finden, um Stakeholder und Bürger zu beteiligen.
- Die Einbindung von Stakeholdern und Bürgern ist ein obligatorisches Element eines guten SUMP, man muss dennoch auf Lobbygruppen achten, die den Prozess blockieren können.
- Einen Kommunikationsplan entwickeln, der eine Aktivierungsstrategie und Zeitplanung sowie eine Strategie für die Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet. Ergreifen Sie Initiative bei der Information der Öffentlichkeit und der Einbindung der Schlüsselakteure, streben Sie aber gleichzeitig eine interaktivere Einbindung an, wenn möglich (s.u. „Weiterführende Maßnahmen“).
- Betrachten Sie Menschen mit besonderen Bedürfnissen nicht bloß als Nutznießer, sondern binden Sie diese in den Planungsprozess ein.
- Etablieren Sie Beteiligungsformen als Standard für Planungsprozesse.

⁴ Richtlinie 2003/35/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 sieht eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erarbeitung bestimmter Pläne und Programme vor.
Richtlinien 85/337/EEC und 96/61/EC – Erklärung der Kommission.

AUFGABENDETAILS – FRAGEN, DIE EINE AKTIVIERUNGSSTRATEGIE BERÜCKSICHTIGEN SOLLTE

Es gibt vier zentrale Fragen, die bei der Erarbeitung einer Aktivierungsstrategie berücksichtigt werden müssen.

- **Warum?** Warum wird der Beteiligungsprozess durchgeführt? Wie wird er die Strategie/den Plan beeinflussen?
- **Wer?** Wer sollte in den Entscheidungsprozess eingebunden werden? Wie können diese Leute identifiziert werden?
- **Wie?** Wie wird die Beteiligung stattfinden? Welche Instrumente und Methoden sollten genutzt werden?
- **Wann?** Wann sollten die einzelnen Aktivitäten stattfinden? Wann ist es nicht angemessen zu beteiligen?

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Planen Sie Stakeholder und Bürger aktiver über eine breitere Spanne von Partizipationsmethoden einzubinden (z.B. Stakeholderevents, ein Internetforum, Bürgerpanels).
- Überlegen Sie mit Schlüsselakteuren in einer permanenten „Lenkungsgruppe“ zusammen zu arbeiten, um ihnen ein vollständiges Verständnis für den Planungsprozess zu vermitteln; das gibt ihnen eine belastbare Grundlage für ihre Beratung und Entscheidungsfindung.
- Etablieren Sie einen (technischen) „Resonanzboden“ wichtiger vermittelnder Akteure (Verkehrsbetriebe, Interessensvertretungen, private Entwickler oder externe Spezialisten). Führen Sie regelmäßig formelle und/oder informelle Treffen oder Briefings durch, um die Stakeholder zu informieren oder um eine Rückmeldung zu bitten, um den Rahmen für wesentliche Entscheidungen zu setzen.
- Erweitern Sie den Kreis der Beteiligten um Interessensvertretungen und Lobbygruppen

(Stellen Sie aber sicher, dass kritische Diskussionen gut moderiert werden).

- Stellen Sie maximale Transparenz sicher und ermöglichen Sie demokratische, partizipatorische Entscheidungsfindungen während des gesamten Planungsprozesses (Aarhus Konvention).
- Für fortgeschrittene Städte: Binden Sie Stakeholder aktiv in die Steuerung und das Management des SUMP ein. Beteiligen Sie Bürger aktiv an der Entscheidungsfindung

ZEITPLANUNG

- Schließen Sie die Planung der wesentlichen Beteiligungsschritte vor Beginn des Planungsprozesses ab.
- Beteiligung der Stakeholder und der Bevölkerung während des gesamten Prozesses, aber insbesondere bei der Identifizierung von Problemen (> Aufgabe 3.1), der Szenarioentwicklung (> Aufgabe 3.2, der Entwicklung einer Vision (> Aufgabe 4.1.), Zielsetzungen (> Aufgabe 5.1), Zielvorgaben (> Aufgabe 5.2), Maßnahmen (> Aufgaben 6.1, 6.2, 6.4), der Erarbeitung eines Monitoringkonzeptes (> Aufgabe 8.1), der Teilhabe am Plan (Aufgabe 9.3), dem Management und der Kommunikation der Planumsetzung (> Aufgaben 10.2 und 10.3) und der Bewertung der Erfolge sowie der Identifizierung neuer Herausforderungen (> aufgaben 11.2 und 11.3).

CHECKLISTE

- ✓ Planung verschiedener Beteiligungsstrategien abgeschlossen.
- ✓ Kommunikationsplan erarbeitet und beschlossen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

GUIDEMAPS PROJEKT (2002 - 2004)

Band 1 des GUIDEMAPS Handbuches umfasst eine Einführung in die zentralen Aspekte der Beteiligung (S. 26ff.). Band 2 enthält detaillierte Datenblätter zu Kernaspekten (S. 28, 32, 58) und zu 32 verschiedenen Beteiligungsmethoden, die deren Zweck, Anwendung und praktische Hinweise erläutern. (S. 80ff.)

Internetadresse: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

WERKZEUGKASTEN FÜR BETEILIGUNGSMETHODEN - EIN PRAXISHANDBUCH (2006)

Veröffentlicht von der King Baudouin Stiftung und dem, Flemish Institute for Science and Technological Assessment (viWTA), ist dies ein praktischer Ratgeber, um partizipative Projekte zu starten und zu managen.

Internetadresse: www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033

BEISPIELE

GENT, BELGIEN: KOMMUNIKATIONSPLAN

Die Stadt Gent hatte einen „Kommunikationsplan“, der durch einen PR-Manager verfasst und durch das Kolleg der Bürgermeister und Ratsherren (College van burgermeester en schepenen) jedes Jahr genehmigt wurde. Es verdeutlichte die Kommunikationsstrategie für das jeweils kommende Jahr.

Quelle: PILOT Handbuch 2007, www.pilot-transport.org/index.php?48

ABERDEEN, UK: GEWINNER DES SUMP-AWARDS KONZENTRIERT SICH AUF BÜGER- UND STAKEHOLDERBETEILIGUNG

Aberdeen war der erste Gewinner des SUMP-Awards der Europäischen Kommission, der 2012 seinen thematischen Fokus auf der Beteiligung der Bevölkerung und Stakeholder hatte. Aberdeen setzte alle möglichen Methoden ein, um mit Stakeholdern und Bürgern in Kontakt zu treten. Online- und Papierumfragen, Veröffentlichungen, Internetseiten und soziale Medien boten eine außergewöhnliche Ansammlung an Kontaktkanälen.

Nähere Details in Anhang C.

ODENSE, DÄNEMARK: KOMMUNIKATION MIT STAKEHOLDERN UND BÜRGERN

Der Stadtrat entschied sich, den Verkehrs- und Mobilitätsplan für Odense in der lokalen Presse und über öffentliche Veranstaltungen so präsent wie möglich zu machen. Es gab eine eigene Website, auf der alle Meetings, politischen Entscheidungen relevanten Neuigkeiten und, zu drei Anlässen während der Planungsphase stellte der Rat Poster in der Stadt aus, die die Bürger informierten. Odense erarbeitete auch einen Leitfaden über

Verkehrsplanung, der sich an lokale Akteure richtet (Fahrradverbände, Einzelhändler, Sportvereine, etc.).

Nähere Details in Anhang C.

EINDHOVEN, NIEDERLANDE: PLANUNG DER STAKEHOLDER- UND BÜRGERBETEILIGUNG

„Maak't mee!“ Oder auf Deutsch: „Macht mit!“ ist ein Programm zur Bürgerbeteiligung, das von der Stadt Eindhoven eingerichtet wurde, um interaktive Governance zu verbessern und aktive Bürgerschaft zu stärken. Es wendet einen Methodenmix an, um die Kooperation mit Bürgern zu verbessern und diese zur aktiven Teilhabe an ihrer Stadt, ihrem Stadtteil, ihrer Nachbarschaft zu motivieren.

Nähere Details in Anhang C.

ERFURT, DEUTSCHLAND: BÜRGERBETEILIGUNG BEI DER ERARBEITUNG EINES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS

Der erste Verkehrsentwicklungsplan in Erfurt wurde in 1994 beschlossen – nur vier Jahre nach der Wiedervereinigung. Anstrengungen der Stadtverwaltung die Einwohner einzubinden – ein neuer Ansatz für die Einwohner der ehemaligen DDR – weckte zunächst wenig Interesse bei der Bevölkerung. Erfurt setzte seine Anstrengungen fort und wurde damit immer erfolgreicher. Das Beispiel zeigt, dass es Zeit und ein gewisses Maß an Ausdauer braucht, um Bürger und andere Stakeholder zu beteiligen.

Nähere Details in Anhang C.

BUDAPEST, UNGARN: STAKEHOLDERBERATUNG FÜR DAS PROGRAMM „HEART OF BUDAPEST“

Das Programm „Heart of Budapest“ ist ein komplexes Stadterneuerungsprogramm, das darauf abzielt, das verkehrsbelastete und verfallende historische Zentrum der Stadt zu revitalisieren. Die Anfangsphase des Projektes umfasste den Bau einer 1,7 km langen verkehrsberuhigten Achse. Die mediale Berichterstattung war intensiv und Stakeholder wurden über verschiedene Beteiligungsmethoden informiert und konsultiert – ein Beispiel ist, dass Beiträge zur Projektentwicklung durch die „Heart of Budapest Association“, eine nicht-staatliche Organisation, die die Interessen der betroffenen Einwohner vertritt, vereinfacht wurden.

Nähere Details in Anhang C.

INSTRUMENTE

Ausgewählte Beteiligungsmethoden

Informieren und Informationsgewinnung	
Öffentliche Informationsmaterialien	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Brief • Poster, Ankündigungen, Hinweise • Flugblätter und Broschüren • Datenblätter • Newsletter • Projektberichte
Telefon und Rundfunk	<ul style="list-style-type: none"> • Telefonmethoden • Lokale Radio- und Fernsehsendungen
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Internetmethoden • Internetbasierte Foren
Befragungen	<ul style="list-style-type: none"> • Fragebögen • Interviews
Interaktive Beteiligung	
Informationsveranstaltungen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Ausstellung • Ein Informationszentrum • Eine Informationssitzung und Briefing • Öffentliche Meetings • Thematische Veranstaltungen
Ausgewählte Akteursgruppen aktivieren	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbegehungen/-besichtigungen • Fokusgruppen • Workshops • Bürgerjurys • Thematische Arbeitsgruppen
Aktivierung großer Gruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Stakeholder-Konferenz • Eine Veranstaltung zu Verkehrsvisionen • Wochenendveranstaltungen • Planning for Real Methode • Veranstaltungen im öffentlichen Raum
Aktivierung von „schwierig zu erreichenden“ Gruppen	
Spezielle Formate um	<ul style="list-style-type: none"> • ethnische Minderheiten • Behinderte • junge und alte Menschen • Menschen mit geringer Bildung • teilnahmslose Menschen zu erreichen.

Quelle: *Guidemaps Handbook 2004, Band 1, S. 64,*
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

AUFGABE 2.4: ARBEITSPLAN UND GESTALTUNG DES MANAGEMENTS VEREINBAREN

BEGRÜNDUNG

Die Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan ist ein komplexer Prozess. Während ein SUMP auf existierenden Planungspraktiken aufbaut, kann es sein, dass diese Praktiken überprüft und optimiert werden müssen. Es kann auch notwendig sein, neue Aufgaben zu übernehmen und grenzüberschreitend zu arbeiten. Diese Managementvereinbarungen müssen politisch genehmigt sein um Handlungssicherheit zu erzeugen. Alle für die Planung und Umsetzung relevanten Akteure müssen eine klare Vorstellung von den Verantwortlichkeiten haben. Ein Arbeitsplan sollte alle notwendigen Meilensteine für einen SUMP enthalten.

ZIELE

- Die Rollen und die entsprechenden Ressourcen klären und formalisieren.
- Sicherheit für den Planungsprozess schaffen.
- Transparenz des Prozesses schaffen.
- Eine ausgewogene Koordination aller Planungsaufgaben sicherstellen.
- Einen effizienten Planungsprozess ermöglichen, die verfügbaren Ressourcen optimal ausnutzen.
- Planungsrisiken berücksichtigen.

AKTIVITÄTEN

- Sicherstellen, dass es ein politisches Mandat und Unterstützung für den SUMP gibt.
- Einen Koordinator festlegen, der für die Arbeitsorganisation und die finanziellen Mittel verantwortlich ist.
- Einen Arbeitsplan für den Planungsprozess entwerfen, der alle erforderlichen Meilensteine angibt und politische Unterstützung sichert. Eine gewisse Flexibilität ist notwendig, um den Arbeitsplan in Verlauf des Prozesses anzupassen.

- Strategien entwickeln, um Hindernisse zu überwinden (> verbunden mit Aufgabe 1.3 Selbsteinschätzung)
- Organisation und Aufgaben des Managements vereinbaren mit allen verantwortlichen Stakeholdern (auch innerhalb der eigenen Organisation).
- Risiken bewerten und relevante Eventualitäten einplanen.
- Den Fortschritt beobachten, die Umsetzung des Arbeitsplans durchsetzen und/oder an Veränderungen anpassen.

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an – Beschluss des Arbeitsplan als wesentlicher Meilenstein

CHECKLISTE

- ✓ Politisches Mandat und Unterstützung für den Plan eingeholt.
- ✓ Koordinator des Planungsprozesses bestimmt.
- ✓ Risiko- und Qualitätsmanagementstrategie erarbeitet.
- ✓ Arbeitsplan für den Planungsprozess entwickelt und politisch genehmigt.

MEHR INFORMATIONEN

GUIDEMAPS PROJEKT (2002 – 2004)

Band 1 des Handbuchs „Concepts and Tool“ enthält Hinweise für ein gutes Projektmanagement und Entscheidungsfindungen (S. 30-33)

Band 2 „Factsheets“ setzt sie im Detail mit dem Ressourcenmanagement (S. 26f.) und der Überwindung von Hindernissen auseinander (S.66.).

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web\[1\].Pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS_Handbook_web[1].Pdf)

SCHRITT 3: MOBILITÄTSSITUATION ANALYSIEREN UND SZENARIEN ENTWICKELN

Der letzte Schritt einer guten Vorbereitung für den SUMP ist die Analyse der Mobilitätssituation und die Entwicklung von Szenarien für mögliche zukünftige Mobilitätssituationen. Dies bildet die Basis für die rationale und transparente Aufstellung von Zielen. Eine erste Aufgabe ist eine gründliche Analyse der Probleme und Möglichkeiten im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr. Dies ist ein wichtiger Meilenstein, da diese Analyse die Informationen für die Szenarioentwicklung liefert. Diese Szenarien verbessern die Vorstellungen über zukünftige städtische Mobilität.

AUFGABE 3.1: ANALYSE DER PROBLEME UND MÖGLICHKEITEN VORBEREITEN

BEGRÜNDUNG

Vor der Entscheidung über zukünftige Strategien, ist es essentiell, zu wissen, wo man aktuell steht. Im Bereich Verkehr und Mobilität ist dieses Wissen oft fragmentiert und unvollständig. Wie Puzzleteile, müssen Daten und Informationen zusammengesetzt werden, um Vorgänge zu beschreiben und die damit verbundenen Probleme zu benennen. Diese Analyse ist wichtig um adäquate Strategien zu formulieren und bildet die Grundlage für die Erfolgsmessung. Die Analyse sollte so umfassend wie möglich sein, muss aber auch mit den verfügbaren Ressourcen durchführbar sein. Die Analyse sollte auch die Resilienz der städtischen Verkehrssysteme gegenüber erwarteten und unerwarteten Ereignissen einschließen (d.h. deren Kapazität, Stressfaktoren oder Schocks abzdämpfen), besonders, wenn dies langfristige Entscheidungen beeinflusst.

ZIELE

- Eine quantitative Bewertung der aktuellen Status wichtiger Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungen bereitstellen (z.B. Planungsdokumente, Verkehrssituation, Erreichbarkeit von Dienstleistungen, Verkehrssicherheit, öffentliche Verkehrsmittel) für Passagiere und Güter.
- Eine Liste der Defizite, Probleme und Möglichkeiten, die in Verbindung zu städtischen Verkehr und Mobilität stehen anfertigen (z.B. Erreichbarkeit von Dienstleistungen, Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Flächennutzung, Resilienz gegenüber erwarteten und unerwarteten Ereignissen).
- Ein besseres Verständnis dafür entwickeln, was man wissen muss, um die eigene Planung zu verbessern.
- Datenverfügbarkeit und -qualität bestimmen, sicherstellen, dass alle erforderlichen Daten verfügbar sind.
- Eine Bestandsaufnahme durchführen, um zentrale Probleme zu identifizieren und priorisieren.

AKTIVITÄTEN

- Identifizieren und analysieren Sie Planungsdokumente, -verfahren und Strategien, die für den lokalen Planungsprozess relevant sind. Wo es sinnvoll ist, kann der Prozess auf bestehenden Plänen und Strategien aufbauen.
- Finden Sie alle verfügbaren Daten, prüfen Sie deren Qualität und Verfügbarkeit und stellen Sie sicher, dass alle Anforderungen für den SUMP abgedeckt sind. Berücksichtigen Sie erforderliche Daten für die Szenarioentwicklung, Maßnahmenauswahl und Monitoring sowie Evaluation (> in Verbindung zu Aufgabe 8.1 Monitoring und Evaluation organisieren).
- Rufen Sie verfügbare Daten ab, stellen deren Inhalt dar und sammeln Sie ergänzende Daten, um Lücken zu füllen. Daten können auf unterschiedliche Weise gesammelt werden. Zum Beispiel können Trends in der Zahl der Fußgänger über jährliche Zählungen in der Stadt oder durch eine Haushaltsbefragung bestimmt werden. Die Wahl der Methode ist von der Stadt und dem Verlässlichkeitsgrad abhängig.
- Für Städte, denen ausreichende Daten fehlen: Sammeln Sie ein Minimum an Daten zu städtischem Verkehr und Mobilität sowie zu anderen Bereichen die den Sustainable Urban Mobility Plan beeinflussen. Dieser Datensatz muss in den lokalen Kontext passen, um eine ehrliche Analyse zu ermöglichen.
- Passende Indikatoren auswählen, die den Status des Verkehrs und der Mobilität in der Stadt beschreiben und sich auf zentrale Strategieziele konzentrieren (vermeiden Sie „Datenfriedhöfe“). Zum Beispiel werden Daten zu Anzahl und Schwere von Unfällen benötigt, wenn ein Hauptziel die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist. Ergänzend wären Daten über das Gefahrenpotenzial von Verkehrsteilnehmern wünschenswert (z.B. ist die Zahl der Fußgänger, stabil, wachsend oder rückläufig – wenn sie rückläufig ist, könnte dies, nicht sicherere Straßen, eine niedrige Unfallquote bei Fußgängern erklären).
- Mögliche erwartete und unerwartete Ereignisse identifizieren, die eine Stärkung der Resilienz des Verkehrssystems erforderlich machen würden. Ereignisse, die langfristige Entscheidungen beeinflussen können (z.B. Knappheit fossiler Brennstoffe) sollten im Planungsprozess berück-

sichtigt werden. Kurzfristige Ereignisse (z.B. Nebel, Überflutungen) werden besser in operativen Plänen bedacht.

- Gemeinsam mit den Schlüsselakteuren eine Bestandsaufnahme durchführen, um zentrale Probleme zu identifizieren und zu priorisieren, die durch den Plan bewältigt werden sollen. Versuchen Sie, soweit möglich, die Analyse zu quantifizieren.

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Nutzen Sie das Wissen der Schlüsselakteure, um eine Einsicht in Fachplanungsdokument zu bekommen (z.B. über Interviews).
- Erstellen Sie messbare Daten sowohl zur Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Einrichtungen (z.B. 500 Menschen erreichen eine Apotheke innerhalb von 500 Metern) als auch zum Verkehr (z.B. gefahrene Kilometer). Ein grundlegendes Prinzip des SUMP könnte es sein, bessere Erreichbarkeit mit weniger Verkehr zu erzielen.

ZEITPLANUNG

- Von Beginn an. Die Ergebnisse dieser Aufgabe sind ein wichtiger Beitrag für die Szenarioentwicklung (> Aufgabe 3.2) und den gesamten Planungsprozess.

CHECKLISTE

- ✓ Passende Beschreibung ausgewählt für die Status-Quo-Indikatoren
- ✓ Alle erforderlichen Daten verfügbar. (Wenn nicht ausreichend Daten verfügbar sind, fangen Sie mit dem an, was Sie haben, aber erarbeiten Sie einen Plan, um die Datenlücken zu schließen.)
- ✓ Bewertung und Analyse durchgeführt. Trendszenario entwickelt, an dem der Fortschritt gemessen werden kann.
- ✓ Zentrale Probleme, die durch den SUMP berücksichtigt werden sollen, priorisiert.

MEHR INFORMATIONEN

ENGLAND: LTP3 RICHTLINIEN ZUR KLÄRUNG VON ZIELEN UND GENAUEN BESCHREIBUNG VON PROBLEMEN/HERAUSFORDERUNGEN

Die Englischen Richtlinien zur Entwicklung eines Local Transport Plan (LTP) berücksichtigt die besonderen Bedürfnisse, die eine städtische Agglomeration in Bezug auf die Statusanalyse hat. Sie geben Hinweise darauf, was bei dieser Aufgabe zu berücksichtigen ist:

Ziele klären

England verlangt, dass lokale Behörden einen LTP auf eine Grundstruktur aufbauen, die nationale Ziele und Herausforderungen, die relevanten regionalen Ziele und ergänzende lokale Ziele umfasst. Lokale Ziele sollten die Form wünschenswerter Resultate haben und über die Verkehrsstrategie hinaus andere gemeinsame Prioritäten berücksichtigen. Verkehr spielt eine Große Rolle für die Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Einrichtungen. Der Ansatz die Ziele eines LTP klar zu definieren, ist ein entscheidender Schritt vor der Priorisierung von durchzuführenden Maßnahmen. Die Zielsetzungen sichern die Beständigkeit während des Prozesses.

Hat man Ziele definiert, ist es hilfreich einen Satz von Leistungsindikatoren und Zielvorgaben zu wählen, die ein Monitoring und eine Evaluation ermöglichen.

Beschreibung von Problemen /Herausforderungen

Hat man prioritäre Ziele identifiziert, sollten LTPs besondere Herausforderungen oder Probleme, die mit diesen Zielen verbunden sind, berücksichtigen. Jede Behörde sieht sich spezifischen Herausforderungen gegenüber und die Entwicklung eines Verständnisses für aktuelle und zukünftige Verkehrsbelange – und wie diese in die weitere gemeinsame Strategie passen – ist ausschlaggebend für den LTP. Diese Herausforderungen leiten die Entwicklung eines LTP. Herausforderung und die Möglichkeiten diese zu bewältigen, können sich nicht nur auf Veränderungen im Verkehrssystem beziehen, sondern auch auf die Notwendigkeit das bestehende System zu erhalten und auszunutzen. Die Behörden sollten Probleme und Prioritäten auf Basis klarer Belege und Daten identifizieren, zum Beispiel:

- Demographische und sozio-ökonomische Trends
- Umweltaspekte
- wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- Kapazität der Verkehrsinfrastruktur
- Fahrtenmuster und Wegezahlen
- Akteursansichten

Die Behörden sollten die verfügbaren Daten nicht nur nutzen, um Herausforderungen zu identifizieren, sondern auch, um zu überlegen, welche Prioritäten innerhalb des Planungszeitraums angegangen werden. Durch eine gründliche Analyse der Probleme und Herausforderungen ist es einfacher innovative Lösungen zu finden. Programme wie Accession [Software zur Planung von Erreichbarkeiten] helfen, entsprechende Bedürfnisse zu identifizieren.

Quelle: Department for Transport, Guidance on Local Transport Plans, Juli 2009 verfügbar unter: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobe/pdf/165237/LTP-guidance.pdf>

LEITLINIEN FÜR INDIKATOREN EINER NACHHALTIGEN VERKEHRSPLANUNG

DISTILLATE Projekt “Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning” Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use, www.its.leeds.ac.uk/projects/destilado/salidas/reports.php

LEITLINIEN ZUR METHODIK DER BESTANDSAUFNAHME

BUSTRIP Projekt 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, <http://www.movingsustainably.net/>

BEISPIELE

HELSINKI, FINLAND: STATUSANALYSE IM TRANSPORT SYSTEM PLAN FÜR DIE REGION HELSINKI (HLJ 2011)

Der Helsinki Region Transport System Plan (HLJ 2011) ist ein langfristiger strategischer Plan, der das Verkehrssystem als ganzes betrachtet. Die Erarbeitung des Plans begann mit einer gründlichen Statusanalyse des Kontextes in der Region (Bevölkerung, Arbeitsplätze, etc.), des Verkehrssystems und den Verkehrsgewohnheiten der Bevölkerung sowie der Umwelteinflüsse des Verkehrs. Die Statusanalyse würde ergänzt durch eine Verkehrsbefragung und

verschiedene Studien. Zentrale Herausforderungen und Gefahren für die Entwicklung des Verkehrssystems wurden darauf aufbauend identifiziert.

Nähere Details in Anhang C.

TURKU, FINLAND: METHODIK DER BESTANDSAUFNAHME IM BUSTRIP PROJEKT

Turku führte eine Selbsteinschätzung durch und organisierte eine Peer Review, die den Planern dabei half, den Zustand der Stadt und die zukünftigen Herausforderungen besser zu verstehen. Ein lokales Team sammelte und sortierte Daten und zog Schlussfolgerung aus bestehenden Quellen. Das Team entwickelte einen Bericht zur Selbsteinschätzung der 108 Seiten umfasst und zu einer 17-seitigen Zusammenfassung komprimiert wurde, die für die interne Kommunikation und Verbreitung der Ergebnisse an die Akteure und die Medien genutzt wurde.

Nähere Details in Anhang C.

AUFGABE 3.2: SZENARIOENTWICKLUNG

BEGRÜNDUNG

Szenarien helfen Stakeholdern, die wahrscheinliche Wirkung der Maßnahmen eines SUMP, besser zu verstehen. Die Darstellung unterschiedlicher Zukünfte erlaubt ihnen, die Konsequenzen aktueller Trends, bereits vorbereiteter Maßnahmen und neuer strategischer Entscheidungen unabhängig einzuschätzen. Die Auswirkungen dieser verschiedenen Szenarien zu untersuchen, ermöglicht ihnen, realistische Zielvorgaben für die Ergebnisindikatoren festzulegen (> siehe Aufgabe 5.2)

ZIELE

- Alternative Szenarien entwickeln, die eine Diskussion über komplexe Strategien für die zukünftige Entwicklung ermöglichen.
- Die Diskussion über Alternativen und deren Auswirkungen anregen.
- Die Akzeptanz für die Strategien stärken, die umgesetzt werden.

AKTIVITÄTEN

- Verschiedene Szenarien quantitativ und qualitativ beschreiben:
 - Ein Trendszenario beschreibt die zukünftige Entwicklung, wenn bisherige Strategien fortgesetzt werden.
 - Verschiedene Alternativszenarien beschreiben die Entwicklung abhängig von der Auswahl verschiedener Strategien und Maßnahmen.
- Berücksichtigen Sie die Abhängigkeiten zwischen sektoralen Trends: Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, Demographie, etc. Identifizieren sie Synergien, Potenziale für Integration und negative Effekte sektoraler Entwicklungen. Ein Beispiel für einen verstärkenden Effekt wäre ein emissionsärmerer Fuhrpark für öffentliche Verkehrsmittel, der die Emissionsreduzierung innerhalb einer Belastungszone verstärken würde. Eine negative Auswirkung könnte die isolierte Umsetzung neuer Park-and-Ride Standorte sein, die neue Siedlungsentwicklung anregt anstatt den Autoverkehr zu mindern.

- Berücksichtigen Sie die Resilienz des Verkehrssystems gegenüber erwarteten und unerwarteten Ereignissen.
- Nutzen Sie passende Techniken, um die Szenarioentwicklung und -anerkennung zu unterstützen, wie Modellbildung oder eine rein qualitative Analyse auf Basis von Expertenmeinungen oder bereits bekannter Ergebnisse. Wählen Sie Modellierungstechniken, die zu den im Plan angewandten Instrumenten, dem Entwicklungsstand des Plans und der Größe sowie dem geographischen Kontext der Region passen. Finden Sie kosteneffektive Lösungen: Komplexe, teure Modelle generieren grundsätzlich genauere Vorhersagen und können gerechtfertigt sein, wenn der potenzielle Nutzen für den Plan groß ist; kleinere Pläne können auch auf guten Erfahrungen ähnlicher Städte oder voraussichtlichen Auswirkungen anderer Modelle basieren.
- Analysieren Sie, welche Strategie der Vision dient (> Aufgabe 4.1).
- Stimulieren Sie die Diskussion und Beratung strategischer Alternativen und ihrer Auswirkungen mit Schlüsselakteuren.

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Wenden Sie weitere Beteiligungsstrategien im Rahmen der Szenarioentwicklung an, um die Unterstützung der umzusetzenden Strategien zu stärken.
- Entwickeln Sie ein „Do-nothing“-Szenario: beschreibt die Entwicklung, wenn überhaupt nichts getan wird (lediglich Voraussage exogener Trends). Dies stellt zusätzliche Argumente für die Diskussion zu Verfügung.

ZEITPLANUNG

- Im Anschluss an die Statusanalyse.
- Die Entwicklung alternativer Szenarien begleitet die Definition einer gemeinsamen Vision (> Aufgabe 4.3), Zielsetzungen (> Aufgabe 5.1) und Zielvorgaben (> Aufgabe 5.2).

CHECKLISTE

- ✓ „Do-nothing“-Szenario erarbeitet (quantitativ und qualitativ).
- ✓ Trendszenario erarbeitet (qualitativ und quantitativ).
- ✓ Verschiedene Alternativszenarien erarbeitet (qualitativ und quantitativ). Überlegen Sie welches Szenario der Vision am effizientesten und effektivsten dient. Passende Techniken zur Unterstützung der Szenarioentwicklung angewandt.

MEHR INFORMATIONEN

TRANSPORT ANALYSIS GUIDANCE WEBSITE (DFT, UK)

Diese Quelle enthält detaillierte Hinweise für die Bewertung von Verkehrsprojekten und Ratschläge zur Durchführung von Verkehrsstudien. Sie gibt nützliche Hinweise zur Szenarioentwicklung.

Internetadresse: www.dft.gov.uk/webtag/

PROSPECTS – EIN METHODISCHES HANDBUCH

Das grundlegende Ziel von PROSPECTS (2002-2003) war es, Städten die Beratung zukommen zu lassen, die sie brauchen, um optimale Flächennutzungs- und Verkehrsstrategien zu erarbeiten, um die Herausforderung der Nachhaltigkeit in deren individuellen Kontext zu bewältigen. Das methodische Handbuch, gibt Informationen zur Vorhersage von Auswirkungen (S. 66-80). Ein eigenes Kapitel beschäftigt sich mit Visualisierungen (S. 157-170).

Enlace web:

www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

INSTRUMENTE

Eine Anzahl verschiedener Modellierungsinstrumente und -techniken steht für die Szenarioentwicklung und – Bewertung zur Verfügung- Verkehrsmodelle zielen darauf ab, die Interaktionen zwischen Verkehrsnachfrage und -angebot darzustellen, etwas noch nicht existentes quantitativ vorherzusagen und zu vergleichen (d.h. Zukunftsszenarien). Qualitative Einschätzungen der voraussichtlichen Auswirkungen getesteter Mobilitätsmaßnahmen und in ähnlichen städtischen Kontexten können auch für kurzfristigere und kleinräumigere Anwendungen genutzt werden.

Verkehrsmodelle sind nicht notwendigerweise die optimale Lösung, um Szenarien zu analysieren. Sie brauchen Zeit, Ressourcen und Daten. Daher können qualitative oder einfachere quantitative Techniken empfehlenswert sein, da die Entwicklung eines Modells Zeit und Geld verschwenden kann. Nichtsdestotrotz sollte bedacht werden, dass ein gutes Modell verlässlichere Antworten produziert. Politische Entscheidungen für eine einfache Bewertungsmethodik, um Geld und Zeit in der Erarbeitungsphase zu sparen, können in einer viel höheren Geldverschwendung resultieren, wenn eine falsche Strategie umgesetzt wird. Verkehrsmodelle können anhand ihrer operativen Kapazitäten unterschieden werden:

- **Uni-modale Modelle:** Vorhersage des Nachfragewachstums ist exogen, da nur ein Verkehrsträger berücksichtigt wird (z.B. MIV) und der Fokus des Modells liegt auf der Routenauswahl.
- **Multi-modale Modelle:** Verschiedene Verkehrsträger werden berücksichtigt; die Vorhersage des Nachfragewachstums der einzelnen Verkehrsträger ist exogen und die modellierten Interaktionen sind auf die Konkurrenz zwischen Verkehrsträgern beschränkt;
- **Vier-Schritt-Modelle:** Das Wachstum der Gesamtverkehrsnachfrage wird endogen abgeschätzt und die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wird auch endogen modelliert. Veränderungen der Standorte von Nachfragern (z.B. Haushalte) und Nachfrageattraktoren (z.B. Arbeitsplätze) werden exogen modelliert;
- **Integrierte Modelle:** Ergänzend zu den Fähigkeiten der Vier-Schritt-Modelle, werden Rückkopplungen zwischen dem Verkehrssystem und Standortentscheidungen berücksichtigt; Veränderungen in den Standorten von Nachfragern und Nachfrageattraktoren werden exogen modelliert;
- **Mikrosimulationsmodelle:** Direkte Simulation jedes einzelnen Fahrzeugs unter Berücksichtigung von Verhaltensweisen, Infrastrukturlayout und Belastungslevel.

Tabelle: Die Wahl des passenden Verkehrsmodells erfordert die Evaluation verschiedener Aspekte, wie: Die Problemstellung, der Maßstab, die Genauigkeit und Detailschärfe (analytisch und räumlich) der erwarteten Ergebnisse, die Datenverfügbarkeit und die verfügbaren Ressourcen.

Ziele	Verfügbares Modellierungsinstrument
Flächennutzung und Raumplanung (z.B. strategische Pläne, SUMPs)	<ul style="list-style-type: none"> • Integrierte Modelle • Vier-Schritt-Modelle
Städtische Verkehrsplanung (z.B. SUMP, Verkehrspläne)	<ul style="list-style-type: none"> • Integrierte Modelle • Vier-Schritt-Modelle • Multi-modale Modelle
Öffentliche Verkehrsplanung (z.B. Fahrtrouten, Frequenzen, Preise)	<ul style="list-style-type: none"> • Uni-modale Modelle
Machbarkeitsstudien (z.B. Vorhersagen für eine neue Schnellstraßeninfrastruktur)	<ul style="list-style-type: none"> • Uni-modal Modelle
Entwurf (z.B. Entwurf eines Kreisverkehrs)	<ul style="list-style-type: none"> • Mikrosimulationsmodelle

Multi-modale, integrierte Modelle auf der einen und Mikrosimulationsmodelle auf der anderen Seite stehen für die zwei Extreme der Spannweite von Modellierungsinstrumenten für die städtische Verkehrsplanung.

Integrierte Modelle sind die umfassenderen und leistungsfähigeren Instrumente für strategische Stadtplanung, insbesondere, wenn langfristige Entwicklungen von Interesse sind. Sie erlauben, die Interaktionen zwischen einem Verkehrssystem und einem sozio-ökonomischen und territorialen System für die strategische Planung und Verkehrsprojekte zu bewerten. Gewöhnlich können sie sich an sehr verschiedene Anwendungen in Bezug auf Nachfragesegmente, Wirtschaftsbereiche und Verkehrsträger anpassen.

Auf der anderen Seite, können Mikrosimulationsmodelle die Fahrzeugmobilität und ihre Interaktion mit einer detaillierten Beschreibung des Straßennetzes, einschließlich der Straßenbreite, Fahrspuren, Ampelsignalen, etc., auf mikroskopischer Ebene nachbilden. Die Simulation der Verkehrsnachfrage, dynamisch für eine bestimmte Zeit durchgeführt, ermöglicht dem Modell, den Rückstau abzuschätzen und Wartezeiten an Kreuzungen, etc. zu berechnen. Diese Art der Modellierung ist daher für die Evaluation detaillierter Entwürfe in bestimmten Bereichen des Verkehrsnetzes von Interesse (> Aufgabe 10.1).

Zwischenzeitlich werden uni-modale und multi-modale Modelle genutzt, um Probleme im Straßenverkehr unter der Annahme eines gegebenen Nachfragevolumens zu bewältigen. Maßnahme, wie neue Straßen oder Verkehrsbegrenzungen fallen typischerweise uni-modalen Modellen zu.

Vier-Schritt-Modelle erweitern die Reichweite der Analyse und ermöglichen eine breitere Spannweite an Strategien zu untersuchen.

Quelle: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi

BEISPIELE

WEST YORKSHIRE, ENGLAND: SZENARIEN IM LOCAL TRANSPORT PLAN

Für dein LTP 2006-2011 wurde das West Yorkshire Strategic Transport Model (STM) genutzt, um die Ergebnisse verschiedener möglicher Szenarien vorherzusagen. Das STM berücksichtigte Vorhersagen zu zukünftigen Veränderungen der Bevölkerung, des Motorisierungsgrades, der Beschäftigung, der Benzinpreise und des Haushaltswachstums. Diese Faktoren wurden pauschal oder wo angemessen zonenscharf angewendet.

Jedes Szenario repräsentierte eine andere Kombination zentraler strategischer Ansätze, die möglicherweise durch den LTP verfolgt werden. Die verfügbaren Ergebnisse des STM wurden genutzt, um eine Bewertung der bevorzugten Strategien vorzunehmen. Die Ergebnisse der Alternativszenarien wurden gründlich in Beziehung zu den gesetzten Zielen und in Verbindung mit anderen Kriterien untersucht. Die Folgerungen aus der Bewertung und Analyse in Leeds, deuteten daraufhin, dass die Verkehrsstrategie die bestehende Infrastruktur optimal ausnutzen und Alternativen zum Auto anbieten sollte, um die Verkehrszunahme und -belastung zu bewerkstelligen und die notwendige Vernetzung für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Die zentrale Strategie beinhaltete hohe Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Quelle : Manual PILOT 2007 - versión completa:
www.pilot-transport.org/index.php?id=48
 Plan De Transporte Local de West Yorkshire:
www.wyltp.com/currentplan



ZARAGOZA, SPANIEN: SZENARIEN FÜR DIE MOBILITÄT DER STADT IM SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

Die Stadt Zaragoza entwickelte einen integrierten Mobilitätsplan – „Plan de Movilidad Sostenible“ –, der darauf abzielte, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie der sauberen individuellen Mobilität zu erhöhen. Ein Szenario fokussierte suburbane Züge und Straßenbahnen. Andere Szenarien bezogen sich auf Fußgängerzonen, intermodale Verkehrsstationen, Parkraumbewirtschaftung, integrierte Tarife, Radverkehr und Servicequalitäten. Im Szenario zu integrierten Tarifen wurden die Auswirkungen aus Sicht der Nutzer, Betreiber und Verwaltungen ausgewertet. Die Szenarien sollten helfen, zu bestimmen, welche Maßnahmen Teil des Plans sein sollten.

Nähere Details in Anhang C.



PARMA, ITALIEN: SZENARIOENTWICKLUNG

Die Stadt Parma startete 2005 einen Prozess der integrierten Verkehrs- und Flächennutzungsplanung, der aus einem städtischen Mobilitätsplan (PUM) (ähnlich einem SUMP), einem städtischen Verkehrsplan (PGTU) und einem Flächennutzungsplan (PSC) bestand. Die beiden Verkehrspläne zusammen zu entwerfen brachte die Behörde dazu, die Verbindungen zwischen den kurzfristigen Maßnahmen des PGTU und den Nachfragemanagementstrategien und Infrastrukturprojekten des PUM zu untersuchen.

Nähere Details in Anhang C.

SCHRITT 4: EINE GEMEINSAME VISION ENTWICKELN

Jetzt sind Sie bereit mit den wichtigsten Schritten der Entwicklung eines Sustainable Urban Mobility Plans anzufangen. Eine gemeinsame Vision zu entwickeln ist einer der Eckpunkte jedes SUMP. Sie bildet die Grundlage für alle folgenden Schritte, die konkrete Ziele und Maßnahmen definieren. Die Vision kann nur Orientierung geben, wenn sie breite Akzeptanz bei Stakeholdern und Bürgern findet; daher ist es entscheidend die Vision gemeinsam zu entwickeln.

AUFGABE 4.1: EINE GEMEINSAME VISION VON MOBILITÄT UND DARÜBER HINAUS ENTWICKELN

BEGRÜNDUNG

In welcher Art von Stadt wollen wir leben? Wie wird sie sich von anderen Städten unterscheiden? Das sind die zentralen Fragen, die durch eine Vision, in deren Entwicklung alle Stakeholder eingebunden sind, beantwortet werden müssen. Eine Vision ist eine qualitative Beschreibung einer wünschenswerten Zukunft und dient dazu, die Entwicklung von Maßnahmen zu lenken. Sie muss Verkehr und Mobilität in den weiteren Kontext städtischer und gesellschaftlicher Entwicklungen setzen. Die Vision sollte alle betroffenen politischen Perspektiven berücksichtigen, insbesondere grundlegende politische Rahmenbedingungen (z.B. Agenda21), Stadt- und Verkehrsplanung, wirtschaftliche Entwicklung, die Umwelt, Chancengleichheit, Gesundheit und Sicherheit.

Der SUMP sollte auf einer langfristigen Vision der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung basieren, die alle Verkehrsträger und -formen abdeckt: Öffentlich und privat, Passagiere und Fracht, motorisiert und nicht-motorisiert, Fahren und Parken.

ZIELE

- Mit den Stakeholdern eine gemeinsame Vision vereinbaren – eine langfristiges Ziel für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadtregion als Orientierung für den Planungsprozess.
- Die lokale Identität stärken und die Vision gemeinsam tragen.
- Den politischen Wert eines SUMP verdeutlichen und das Engagement von Schlüsselakteuren und Entscheidungsträgern sichern.
- Die Perspektive erweitern, indem man über Verkehr und Mobilität hinaus blickt, z.B. Lebensqualität, Gesundheit, Flächennutzung.
- Prioritäten für zukünftige Entscheidungen setzen

AKTIVITÄTEN

- Eine repräsentative Gruppe einrichten, die für die Entwicklung der Vision verantwortlich ist (s. Vision Board auf der nächsten Seite).
- Informationen sammeln und den Stakeholdern zur Verfügung stellen (z.B. zu Strategien, Analyseergebnisse).
- Stakeholder-Workshops vorbereiten, durchführen und nachbereiten (verschiedene Formate > siehe Aufgabe 2.3).
- Einen Visionsentwurf erarbeiten und mit den Stakeholdern diskutieren.
- Die Vision in einem verständlichen Format veröffentlichen.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Bürger aktiv in die Entwicklung der Vision einbinden (z.B. über Workshops)

ZEITPLANUNG

- Aufbauend auf Aufgabe 3.1 Analyse der Probleme und Möglichkeiten vorbereiten und 3.2 Szenarioentwicklung.
- Vorbereitung der Vision über mehrere Monate. Entwicklung innerhalb weniger Wochen

CHECKLISTE

- ✓ Vision Board eingerichtet.
- ✓ Erster Entwurf der Vision entwickelt.
- ✓ Entwurf mit Stakeholdern diskutiert.
- ✓ Vereinbarung und endgültige Vision.
- ✓ Vision in ansprechender Form veröffentlicht.

AUFGABENDETAILS**Einrichtung eines Vision Boards**

Einer der ersten Schritte ist festzulegen, wer in die Entwicklung der Vision eingebunden sein sollte. Das umfasst das Identifizieren relevanter Stakeholder, die berücksichtigt werden müssen. Eine Gruppe, die in den UK meistens als Vision Board bezeichnet wird, sollte eingerichtet werden.

Dies könnte beispielsweise

- Regionale Partner;
- Lokale Behörden (einschließlich Gesundheit, Wirtschaft)
- Verkehrsbetriebe
- Unternehmen
- Verkehrsnutzer
- Körperschaften des öffentlichen Rechts
- Einwohner umfassen.

Es ist wichtig, dass diese Gruppe alle Schlüsselakteure repräsentiert. Die Anliegen, die verschiedene Stakeholder einbringen, sollten berücksichtigt werden. Die Vision wird eher akzeptiert und ist effektiver, wenn sie partnerschaftlich mit allen Schlüsselakteuren erarbeitet wird.

Die Entwicklung der Vision schließt idealerweise auch Bürger ein. Abhängig von lokalem Kontext und lokaler Planungskultur, kann dies jedoch schwierig sein. Dann sollten die Bürger mindestens aktiv über die Vision informiert werden (> siehe Aufgabe 4.2).

Quelle: *PILOT Handbuch 2007 – full version:*
www.pilot-transport.org/index.php?id=48

BEISPIEL**CAMBRIDGESHIRE, ENGLAND: VISION STATEMENT**

„Nachbarschaften schaffen, in denen Menschen arbeiten und wohnen wollen: Jetzt und in Zukunft“. Die Cambridgeshire Sustainable Community Strategy beschreibt die Vision für Cambridgeshire. Die Vision für Cambridgeshire ist es eine Region starker, wachsender, erfolgreicher und inklusiver Gemeinden zu sein, die exzellente öffentliche Dienstleistungen bieten, wo Menschen ihre Potenziale ausnutzen, länger und gesünder leben und Entscheidungen beeinflussen können. Der LTP unterstützt diese Vision.

Quelle: Cambridge shire Local Transport Plan 2011 – 2026, Policies and Strategy, www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

LILLE, FRANKREICH: ENTWICKLUNG EINER VISION

In Lille startete der PDU Prozess nach der großen Stadterneuerungsbewegung in den 1990ern. Große Investitionen für die Probleme der Brachflächenerneuerung in Roubaix und Tourcoing wurden getätigt. Gleichzeitig bot der Terminal des TGV Netzwerks (zunächst außerhalb des Stadtzentrums geplant) die Möglichkeit ein neues Quartier zu schaffen, Euralille. Die Entwicklung von Euralille als Verkehrsknotenpunkt, der nicht nur international, sondern auch national, regional und lokal fungiert was nicht Teil eines lokalen Verkehrsplans.

Diese Entwicklungen haben die Rahmenbedingungen für die Vision einer Stadt gesetzt, die wirtschaftlich stark ist und ein europäisches und internationales Profil hat. Die Entwicklung einer attraktiven Stadt ist ein wichtiges Ziel. Dies steht in Zusammenhang mit einer gut entwickelten Vision zur Erneuerung öffentlicher Plätze – hauptsächlich Verkehrsknotenpunkte. Eine der relevanten Fragen war die Wahl zwischen der Weiterentwicklung des U-Bahn-Systems und einem progressiven Ansatz, der ÖPNV an der Oberfläche einschloss. Die Stadt entschied sich für letztere Option, um die Entwicklung des ÖPNV als Möglichkeit zu nutzen, öffentliche Plätze zu erneuern, umzustrukturieren und neu zu verteilen. Konzepte wie „hochwertige Buslinien“ und Straßenbahnen wurden hierbei eingeführt.

Quelle: PILOT Handbuch 2007 – full version: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GENT, BELGIEN: “DE FIETS VAN TROJE” – BOTTOM-UP MOBILITÄTSVISION

Neue Ansätze zu entwickeln, die die städtische Mobilität, öffentliche Plätze und die Denkweise der Bevölkerung ändern, um Gent bis 2050 zu einer lebenswerteren Stadt für ihre Kinder zu machen – das ist das Ziel der „Transition Area“, einer Gruppe mit 25 kreativen Leute mit unterschiedlichen Hintergründen, darunter junge Unternehmer, Bürger, Architekten und Verkehrsexperten.

Näher Details in Anhang C.

BRÜSSEL, BELGIEN: STRATEGISCHER PLAN FÜR DEN GÜTERVERKEHR IN DER HAUPTSTADTREGION

Der Entwurf eines strategischen Plans für den Güterverkehr in der Hauptstadtregion Brüssel steht zurzeit zur Diskussion. Der Plan basiert auf der Tatsache, dass 30% städtischer Treibhausgase durch den Güterverkehr verursacht werden.

Die zentrale Vision des Plans ist es, eine intelligentere und nachhaltige Versorgungskette für die Hauptstadtregion Brüssel bis 2020 zu erreichen, die „win-win“-Situationen für alle Stakeholder mit sich bringt. Partnerschaftliches Arbeiten ist eine der Säulen der Vision für eine verbesserte städtische Versorgung.

Die Vision umfasst drei Punkte:

- Den Güterverkehr in und aus der Stadt limitieren und optimieren;
- Eine Veränderung des Modal Split weg von der Straße auf Binnenschiffahrts- und Schienenwege sowie die „Last-Mile-Logistik“ über „Grüne Laster“ initiieren.
- Die Arbeit von Transportunternehmen und Frachtgesellschaften erleichtern.

Das Ziel ist es, bis 2050 die Emissionen des Güterverkehrs zu eliminieren und die Zahl der Lieferfahrten um 30% zu verringern.

Quelle: Bruxellesmobilité, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012
www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-obilite-e-demain/plan-transport-de-marchandises

AUFGABE 4.2: DIE ÖFFENTLICHKEIT AKTIV INFORMIEREN

BEGRÜNDUNG

Eine gemeinsame Vision ist der Ausgangspunkt, um konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Ein SUMP kann nur erfolgreich sein, wenn die Bürger verstehen, worum es in der Vision geht und sie die Ziele unterstützen. Während es nicht immer möglich ist Bürger direkt in die Erarbeitung der Vision einzubinden (> Aufgabe 4.1), sollten sie wenigstens aktiv über den Prozess und die Ergebnisse informiert werden. Das hilft ein Bewusstsein und Akzeptanz für die Vision zu schaffen.

ZIELE

- Create shared public ownership of the Sustainable Urban Mobility Plan.
- Sicherstellen, dass die Bürger ihre Bedenken einbringen können.

AKTIVITÄTEN

- Aktiv über den Planungsprozess und die Ergebnisse wichtiger Etappen informieren.
- Verschwiegenheit und Geheimhaltung vermeiden; Nutzen Sie öffentliche Anhörungen und dokumentieren Sie den Prozess um Transparenz zu garantieren.
- Einfache Meinungsumfragen durchführen, die Trends aufzeigen und politischen Entscheidungsträgern Argumente liefern.
- Die Medien involvieren (lokale Presse, Radio, TV)
- Klären Sie Bürger und andere Stakeholder über eine nachhaltige städtische Mobilität durch PR-Kampagnen auf.
- Vision in der Bevölkerung verbreiten.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Bürger über interaktive Beteiligungsinstrumente direkt in den Entwicklungsprozess einbinden (siehe > Aufgabe 4.1).

ZEITPLANUNG

- Aufbauend auf Aufgabe 3.1 Analyse der Probleme und Möglichkeiten vorbereiten und 3.2 Szenarioentwicklung.
- Parallel zu und nach Aufgabe 4.1 Eine gemeinsame Vision von Mobilität und darüber hinaus entwickeln.



CHECKLISTE

- ✓ Dokumentation der Stakeholder-Treffen öffentlich gemacht.
- ✓ Ansprechendes Informationsmaterial über den Prozess und seine Ergebnisse erstellt und verteilt.
- ✓ Medien eingebunden.

BEISPIEL

LILLE, FRANKREICH: STAKEHOLDER- UND BÜRGERBETEILIGUNG

Lille kann als typisches Beispiel für die Stakeholder- und Bürgerbeteiligung in Frankreich angesehen werden. Im Jahr 2000 beschloss der Ballungsraum Lille, heute ein Zusammenschluss von 85 Kommunen, seinen ersten PDU. Vor dem Beschluss eines Planentwurfs durch das politische Gremium, wurden verschiedene thematische Arbeitsgruppen aus Stakeholdern und Behörden eingerichtet (z.B. lokale Repräsentation des Staats, der Region, des Bezirks, lokale Behörden und die Handelskammer). Die Öffentlichkeit wurde über die Organisation eines Mobilitätsforums und sogenannter „Maradi du PDU“ („SUMP Dienstage“) eingebunden. Während dieser offenen Debatten hatten die Öffentlichkeit und verschiedene Vereinigungen die Möglichkeit, die

verschiedenen Themen und Bestandteile des SUMP mit den politischen Repräsentanten zu diskutieren. Der endgültige SUMP wurde nach der gesetzlich vorgeschriebenen Befragung der Öffentlichkeit und der Integration der resultierenden Verbesserungen in den Plan beschlossen.

Quelle: Rupprecht Consult based on Comminute Urbane Lille Metropolis, PDU, June 2003; Comminute Urbane Lille Metropolis, Projekt de PDU, April 2009; www.lillemetropole.fr



VALDEMORO, SPANIEN: INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Gemeinde Valdemoro ergänzte die Entwicklung ihres lokalen SUMP („Plan de Movilidad Urbana Sostensible“) durch eine Öffentlichkeitskampagne und die Organisation der Ausstellung „Cada paso cuenta. Van a verlo“ („Jeder Schritt zählt. Kommen und sehen Sie!“) mit dem Ziel die Öffentlichkeit über den Plan zu informieren. Die Ausstellung und die anderen Informationsaktivitäten begannen gleichzeitig.

Näher Details siehe Anhang C.

KOPRIVNICA, KROATIEN: KONSTANTE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG UND – INFORMATION FÜR KONSTANTE ÖFFENTLICHE UND POLITISCHE UNTERSTÜTZUNG

Koprivnica setzt eine Vielzahl von Maßnahmen für eine nachhaltige städtische Mobilität um. Die Stadt legt viel Wert darauf, die Bürger zu engagieren und zu informieren – nicht zuletzt, um die öffentliche und politische Unterstützung zu erhalten – beispielsweise durch (positive) Medienberichterstattung und die Organisation von Events, wie ein großes jährliches Fahrradfestival. Eine der effektivsten Nachrichten sind tatsächlich Politiker, die vor der Kamer Fahrrad fahren.

Näher Details in Anhang C.

SCHRITT 5: PRIORITÄTEN UND MESSBARE ZIELVORGABEN SETZEN

Eine Vision ist eine wichtige qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft. Das allein reicht nicht. Eine Vision muss durch konkrete Ziele konkretisiert werden, die anzeigen, welche Art der Veränderung gewünscht ist. Diese Veränderung muss auch messbar sein. Das erfordert die Auswahl gut durchdachter Zielvorgaben, die bestimmte Bereiche fokussieren (Indikatoren).

AUFGABE 5.1: DIE PRIORITÄTEN FÜR MOBILITÄT IDENTIFIZIEREN

BEGRÜNDUNG

Zielsetzungen zu definieren bedeutet zu konkretisieren, welche sozialen, ökologischen oder ökonomischen Verbesserungen notwendig sind und dabei präzise zu klären, was „reduziert“, „gesteigert“ oder „erhalten“ werden muss. Zielsetzungen sind höhere Ziele des SUMP (z.B. Verkehrsbelastung durch Autos reduzieren), während Maßnahmen (z.B. eine Straßenbahn bauen) die Mittel sind, um diese zu erreichen. Dies steht im Gegensatz zu einem Planungsansatz, der auf die Abgabe von Plänen und Infrastrukturen fixiert ist, ohne sich auf höhere Zielsetzungen zu beziehen.

Die Definition von Zielsetzungen liefert Struktur zwischen der Entwicklung der Vision (> Aufgabe 4.1 und 4.2) und dem Setzen von Zielvorgaben (Aufgabe 5.2). Kontinuierliche Einbindung der Stakeholder ist notwendig, um die Akzeptanz der Prioritäten zu sichern.

ZIELE

- Konkretisieren, was der SUMP aufbauend auf der gemeinsamen Vision erreichen soll.
- Klare und messbare Zielsetzungen formulieren (Rückkopplung zur Datenerfassung – sicherstellen, dass die Daten in entsprechender Genauigkeit vorliegen, so dass der Fortschritt der Zielerreichung messbar ist).

AKTIVITÄTEN

- Analysieren Sie die Folgerungen der Vision für die Zielsetzungen.
- Bestimmen Sie die Prioritäten zusammen mit den Schlüsselakteuren. Nicht alle Zielsetzungen sind einfach zu erreichen und daher kann es notwendig sein die wichtigsten Zielsetzungen zu bestimmen.
- Einigen Sie sich auf Prioritäten für alle Themen, die die Bedürfnisse der Stakeholder und Bürger widerspiegeln (siehe Beispiel unten).
- Definieren Sie klare und messbare Zielsetzungen, die Orientierung für die Maßnahmenauswahl und –Gestaltung bieten. Konkretisieren Sie wann erreicht werden soll.

ZEITPLANUNG

- Baut auf der Vision auf (> Schritt 4)
- Erarbeitung über mehrere Monate

CHECKLISTE

- ✓ Entwicklung der Zielsetzungen anhand der Vision.
- ✓ Entwurf für die Zielsetzungen entwickelt.
- ✓ Entwurf mit Stakeholdern diskutiert.
- ✓ Finale Version der Zielsetzungen formuliert.

MEHR INFORMATIONEN

Transport Analysis Guidance Website – WebTAG (DfT)

WebTAG bietet eine spezielle Einheit, die sich mit Zielsetzungen und dem Umgang mit den Zielsetzungen der Regierung der UK für den Verkehr beschäftigt.

Internetadresse: www.dft.gov.uk/webtag/documents/projectmanager/unit2.2.php

BEISPIEL

FRANKREICH: ÜBERGEORDNETE GRUNDLEGENDE ZIELE FÜR PDUS

Die zentralen Zielsetzungen eines PDUs sind, Koordination der Verkehrsträger und die Förderung sauberer und effizienter Verkehrsträger zu sichern. Um diese Zielsetzungen zu erreichen – die Ergebnisse eines lokalen Prozesses sind – sollte jeder PDU mindestens die folgenden Themen berücksichtigen:

- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer u.a. durch geeignete Straßenquerschnitte, die Entwicklung einer Verkehrssicherheitsüberwachung zumindest für Fußgänger und Radfahrer.
- Die Reduzierung des Autoverkehrs.
- Die Entwicklung des ÖPNV und aller anderen umweltfreundlicheren Verkehrsträger, insbesondere Laufen und Radfahren.

- Die Entwicklung und Ausnutzung metropolitaner Routen und die Einführung einer verbesserten Verkehrsinformation.
- Die Organisation und Regulierung des Parken längs der Fahrbahn und öffentlicher Parkplätze, einschließlich Park&Ride-Plätzen, Bewohnerparken und temporäres Parken von Frachtfahrzeugen.
- Das Management und die Regulierung des Güterverkehrs (einschließlich einer Betrachtung der Rationalisierung) und des multimodalen Transports.
- Die Förderung von Pendlerplänen für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen, die den ÖPNV fördern.
- Die Entwicklung integrierter Tarife für alle Verkehrsträger und Parken.

Quelle: Rupprecht Consult based on “Plans de déplacements urbains PDU – guide”, CERTU, Lyon, 1996.”

UK: STRATEGISCHER RAHMEN FÜR LTPS (NATIONALE VERKEHRZIELE)

Die Richtlinie für LTPs erwähnt fünf zentrale Ziele der zukünftigen landesweiten Verkehrsentwicklung:

- Wirtschaftswachstum unterstützen
- Emissionen reduzieren
- Chancengleichheit fördern
- Einen Beitrag zu höherer Sicherheit, besserem Schutz und besserer Gesundheit leisten.
- Lebensqualität verbessern und ein gesundes Umfeld schaffen.

Quelle: Department for Transport (UK): Guidance on Local Transport Plans, 2009.

WEST YORKSHIRE: ZIELE DES LTP

Die Zielsetzungen für den LTP2 Leeds wurden im Kontext der entstehenden langfristigen Verkehrsvision in West Yorkshire entwickelt. Sie berücksichtigten die verfügbaren Ressourcen, um den Plan partnerschaftlich umzusetzen.

Eine Zielsetzung für jede Priorität wurde entwickelt:

- Erreichbarkeit bieten: Um den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung und anderen Dienstleistungen für alle zu ermöglichen.

- Staus bewältigen: Um Verspätungen beim Transport von Gütern und Menschen zu reduzieren.
- Sicherere Straßen: Um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.
- Bessere Luftqualität: Um die Verkehrsemissionen von Luftverschmutzern, Treibhausgasen und Lärm zu begrenzen.
- Effektive Kapitalverwaltung: Um die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern.

Quelle: Pilot 2007 Handbuch, www.pilot-transport.org/index.php?id=48



AUFGABE 5.2: SMARTE ZIELVORGABEN ENTWICKELN

BEGRÜNDUNG

Zielvorgaben sind die konkreteste Bindung in einem SUMP, da sie den gewünschten Veränderungsgrad innerhalb einer festgelegten Zeitraum angeben. Sie sind notwendig, um zu beurteilen, ob eine Maßnahme wirklich die angestrebten Ergebnisse erreicht. Zielvorgaben sollten SMART (Spezifisch, Messbar, Erreichbar, Realistisch, Zeitbezogen) sein und sich auf die vereinbarten Ziele beziehen, Zielvorgaben sind für das Monitoring und die Evaluation essentiell (> Aufgabe 8.1 Monitoring und Evaluation organisieren). Die Indikatorenauswahl muss dies berücksichtigen. Zielvorgaben schaffen Transparenz und Klarheit über die angestrebten Veränderungen.

ZIELE

- Zielvorgaben definieren, die ein Monitoring des Fortschritts der Zielerreichung ermöglichen.
- Einen Referenzpunkt finden, um die Effizienz und Effektivität von Maßnahmen zu bewerten.

AKTIVITÄTEN

- Zielvorgaben entwickeln, die ein Monitoring des Fortschritts der Zielerreichung und eine Bewertung der Effizienz und Effektivität der getroffenen Maßnahmen ermöglichen.
- Binden Sie Schlüsselakteure ein, um quantitative und qualitative Zielvorgaben zu entwickeln. Vorbereitung, Realisierung und Nachbereitung in Arbeitsgruppen.
- Definieren sie SMARTe Zielvorgaben: Spezifisch, Messbar, Erreichbar, Realistisch, Zeitbezogen
- Entwickeln Sie Indikatoren, die repräsentativ für Ihre Ziele sind.
- Machen Sie einen früh Realitätscheck der Ziele (Aufgabe 5.2).
- Machen Sie die formale Bestimmung von Zielvorgaben zu einem Teil des Maßnahmen- und Finanzierungsplans (> Aufgabe 7.2.)

SMARTe Zielvorgaben

- **Specific** (spezifisch) – quantitativ und/oder qualitativ genau beschrieben, für alle Stakeholder verständlich
- **Measurable** (messbar) – die aktuelle Situation ist bekannt und wurde gemessen. Ressourcen für die Messung der Veränderungen (quantitativ und qualitativ) sind verfügbar.
- **Achievable** (erreichbar) – basierend auf verfügbaren technischen, betrieblichen und finanziellen Kapazitäten und den getroffenen Vereinbarungen
- **Relevant** (relevant) – betont die Bedeutung, Zielvorgaben zu wählen, die eine Rolle spielen, die städtische Mobilität antreiben und andere Zielvorgaben unterstützen oder ergänzen
- **Time-bound** (zeitgebunden) – Zeitpunkte für die Zielerreichung sind klar definiert.

Basierend auf: BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, www.movingsustainably.net/

AUFGABENDETAILS

Wie viele Zielvorgaben?

Die nationale Richtlinie für Local Transport Plans (2. Auflage) schlägt vor: Es ist wahrscheinlich kontraproduktiv viele Zielvorgaben für die Ergebnisindikatoren einzubinden. Grundsätzlich scheint die optimale Zahl von Indikatoren zwischen 20 und 40 zu liegen, teilweise abhängig von der Größe und Art des Plans. Dies ist ein grundsätzlicher Anhaltspunkt. Viele Experten, die in die ELTISplus Beratungen eingebunden sind, stellen fest, dass weniger Zielvorgaben sich abhängig vom Kontext als effektiver erweisen können, insbesondere für Städte, die nicht viele Ressourcen und Erfahrungen haben, auf die sie bei der Entwicklung eines SUMP aufbauen können.

Realistisch bleiben!

In vielen Städten entsprechen Zielvorgaben für städtischen Verkehr und Mobilität eher einem Wunschdenken als dem, was realistisch erreichbar ist. Das ist offensichtlich kontraproduktiv. Obwohl es gut ist ehrgeizig zu sein, müssen Sie auch ehrlich beurteilen, was mit den verfügbaren Ressourcen und Erfahrungen erreicht werden kann. Das sollte sich auch in den ausgewählten Maßnahmen widerspiegeln (>Schritt 6).

WEITERFÜHRENDE AKTIVITÄTEN

- Nutzen Sie verortete Zielvorgaben (beispielsweise für das Stadtzentrum, Gewerbe- und Industriegebiete, einzelne Stadtteile, etc.), um lokalspezifisches Verkehrsverhalten und entsprechende Reisemöglichkeiten zu berücksichtigen.
- Definieren Sie Verlaufskurven oder jährliche Meilensteine um den Fortschritt der Zielerreichung zu beobachten.

ZEITPLANUNG

- Die Zielvorgaben sollten der nächste Schritt nach der Aufstellung von Zielen sein > Aufgabe 5.1.
- Zielvorgaben ermöglichen es, Veränderungen im Zeitverlauf zu beobachten und den Fortschritt des SUMP zu evaluieren (> Aufgaben 8.1 & 10.3)

CHECKLISTE

- ✓ Passende, lokal relevante Zielvorgaben definiert.
- ✓ Realitätscheck der Ziele (> siehe Aufgabe 5.1) abgeschlossen.
- ✓ Formale Übernahme der Zielvorgaben durch alle Stakeholder als Teil des Maßnahmen- und Finanzierungsplans (> Aufgabe 7.2).

MEHR INFORMATIONEN

DISTILLATE PROJEKT, UK

Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning. Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use

www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

BEISPIELE

THEORETISCHES BEISPIEL: ZIELVORGABEN ZUR BEWÄLTIGUNG VON VERKEHRSSTAUS

Ein Beispiel könnte das Thema der Staubewältigung sein. Das Ziel könnte die Reduzierung des Wachstums des Verkehrs sein, der zu Stoßzeiten in

eine Region fließt. Die Zielvorgabe könnte es sein, einen Anstieg der eingehenden Fahrzeuge an einem Knotenpunkt zwischen 7 und 10 Uhr (morgendliche Spitze des Verkehrsaufkommens) zwischen 2012 und 2017 von 5% nicht zu überschreiten.

Um realistische Zielvorgaben zu setzen, gibt es zwei Optionen:

a) Modellbildung – teuer und zeitaufwändig.

b) Berücksichtigen, was andere mit ähnlichen Maßnahmen erreichen konnten. Das Eltis Portal (www.eltis.org) und die Konsultdatabase (www.konsult.leeds.ac.uk) sind hilfreiche Ansatzpunkte (weitere Quellen zu Good-Practice-Beispielen > siehe Aufgabe 6.1 Die effektivsten Maßnahmen identifizieren).

Wie dieses Beispiel zeigt, müssen Zielvorgaben fokussiert sein. Sie sollten auf einer definierten Kennzahl und einem Zieljahr basieren. Sie müssen direkt die definierten Zielsetzungen reflektieren.

Basieren auf:

Pilot Handbuch 2007 – vollständige Fassung, verändert, www.pilottransport.org/index.php?id=48

CAMBRIDGESHIRE, ENGLAND: ZIELVORGABEN UND VERLAUFSKURVEN

Der dritte Cambridgeshire LTP (2011-2026) definiert die Indikatoren und Zielvorgaben, die genutzt werden um den Fortschritt der Zielerreichung zu beobachten. Die gewählten Indikatoren reflektieren die für Cambridgeshire wichtigsten Aspekte und ermöglichen gleichzeitig einen Vergleich des Fortschritts mit anderen Städten. Der LTP enthält Abbildungen, die die Beziehung zwischen Zielsetzungen, Zielvorgaben und Verlaufskurven klären.

LTP 01: MENSCHEN DIE IN VERKEHRSunFÄLLEN GETÖTET ODER VERLETZT WURDEN

Die vorgeschlagenen Zielvorgaben für die nationale Verkehrssicherheit sahen im Juli 2009 eine Reduzierung der getöteten oder schwerverletzten Opfer um 33% vor. Cambridgeshire setzte daher bis 2012 Zielvorgaben, die mit dieser Reduzierung übereinstimmen. Die Abbildung zeigt den Verlauf dieses Indikators seit 1994 mit der LTP3 Zielvorgabe für 2012.

Quelle: Cambridgeshire County Council, Cambridgeshire Local Transport Plan 2011 – 2026, Implementation Plan.

SCHRITT 6: EFFEKTIVE MAßNAHMENPAKETE ENTWICKELN

Die Entwicklung effektiver Maßnahmen-pakete ist der Kern einer nachhaltigen städtischen Verkehrsplanung. Nur gut ausgewählte Maßnahmen stellen sicher, dass die aufgestellten Ziele und Zielvorgaben erreicht werden. Die Auswahl der Maßnahmen sollte auf einer Diskussion mit den Stakeholdern aufbauen, Erfahrungen Anderer einbeziehen, ein gutes Preis-Leistungsverhältnis sicherstellen und so viele Synergien wie möglich ausnutzen. Im Prinzip werden Maßnahmen an dieser Stelle als Antwort auf folgende Fragen entwickelt: Was, wie, wo und wann? Die Identifizierung der Maßnahmen (Maßnahmenpakete) ist ein wichtiger Meilenstein für den SUMP-Prozess.

AUFGABE 6.1: DIE EFFEKTIVSTEN MAßNAHMEN IDENTIFIZIEREN

BEGRÜNDUNG

Maßnahmen müssen dazu beitragen, die Vision, Zielsetzungen und Zielvorgaben zu erreichen. Es muss eine Reihe von Optionen aufgezeigt werden, die zu den verfügbaren Ressourcen passt. Im ersten Schritt geht es darum, einen Überblick über mögliche Maßnahmen zu bekommen. Maßnahmen sollten in „Paketen“ betrachtet werden, um mögliche Synergien zu erkennen.

ZIELE

- Möglichkeiten für passende Maßnahmen und deren Integration identifizieren.
- Überblick über verschiedene Optionen, die zur Vision, den Zielsetzungen und Zielvorgaben beitragen.

AKTIVITÄTEN

- Bewerten Sie die Ressourcen für die Maßnahmenumsetzung neu.
- Möglichkeiten für Maßnahmenpakete identifizieren.
- Sicherstellen, dass die Maßnahmen sich auf die Zielsetzungen beziehen.
- Die wahrscheinliche Effektivität der Maßnahmen bewerten.



Lösungen	Herausforderungen					
	Gesundheit	Verkehrsbelastung	Sicherheit & Schutz	Beteiligung	Strategische Planung	Globaler Klimawandel
Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge	✓✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓
Städtischer Güterverkehr	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Strategien des Nachfragemanagements	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Zugangsrestriktionen, Umweltzonen	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Staugebühren	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Mobilitätsmanagement	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Mobilitätsagentur	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Ökopunkte	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Sammeltransport	✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Neue Formen öffentlicher Verkehrsdienstleistungen	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Zugang für ältere, mobilitätseingeschränkte Passagiere	✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Integration der Verkehrsträger	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Verkehrstelematik	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
E-ticket	✓	✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓
Verkehrsmanagement und -kontrolle	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓
Reise- und Fahrgastinformation	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
Autounabhängigere Mobilitätsoptionen	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Car Sharing	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Fahrgemeinschaften	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓
Laufen und Fahrrad fahren	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Sustainable Urban Mobility Plans	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓

Quelle: CIVITAS-CATALIST Projekt: CIVITAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php y www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

AUFGABENDETAILS

Strategische Herausforderungen für städtischen Verkehr und mögliche Antworten (aus dem CiVi- TAS-CATALIST Projekt)

Die folgende Typologie aus Herausforderungen und möglichen Maßnahmen wurde in einer Richtlinie für städtische Verkehrsplaner aus dem CiViTAS- CATALIST Projekt entwickelt, das die Verbreitung von Best-Practice-Beispielen der CiViTAS-Initiative der Europäischen Kommission unterstützt.

Strategische Herausforderungen

- Gesundheit – Wie kann eine gesunde Umwelt für die Bürger geschaffen werden
- Verkehrsbelastung – Wie kann eine wachstumsfähige und erreichbare Stadt geschaffen werden
- Sicherheit und Schutz – Wie kann eine sichere städtische Mobilität entstehen
- Beteiligung – Wie sind Bürger und Stakeholder einzubinden
- Strategische Planung – Wie können strategische Ziele und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erreicht werden.
- Klimawandel – Wie können klimarelevante Emissionen des städtischen Verkehrs reduziert werden, um lokale, nationale und globale Klimaziele zu erreichen (als ergänzende und grundlegende globale Herausforderung)

Maßnahmenbereiche /Lösungen:

- a) Saubere Fahrzeuge und Kraftstoffe
- b) Städtischer Güterverkehr
- c) Strategien zum Nachfragemanagement (Zugangsrestriktionen, Umweltzonen, Staugebühren)
- d) Mobilitätsmanagement (Mobilitätsagenturen, Ökopunkte-System, das die Nutzung des ÖPNV und anderer nachhaltiger Verkehrsträger be- lohnt)
- e) Sammeltransport (neue Formen des öffentlichen Verkehrs, Zugang für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, Integration der Verkehrsträger)
- f) Verkehrstelematik (E-Tickets, Verkehrsmanagement und -kontrolle, Reise- und Fahrgastinformation)
- g) Autounabhängigere Mobilitätsoptionen (Car Sharing, Fahrgemeinschaften, Laufen, Fahrrad)

Es ist wichtig sich zu erinnern, dass für die Bewältigung städtischer Mobilitäts-herausforderungen die Umsetzung integrierter Maßnahmenpakete (Lösungen) und nicht einzelne, isolierte Maßnahmen erforderlich sind. Die stärksten Verbindungen zwischen Maßnahmenbereichen/Lösungen und Mobilitäts-herausforderung sind in der Matrix auf der nächsten Seite dargestellt.

Quelle: CiViTAS-CATALIST Projekt: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php y www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Auswahl der Möglichkeiten mit Stakeholdern diskutieren

ZEITPLANUNG

- Nachdem die Zielvorgaben definiert wurden
- Parallel zu > Aufgabe 6.2

CHECKLISTE

- ✓ Rahmenbedingungen für Ressourcen neu bewertet.
- ✓ Optionen möglicher Maßnahmen definiert und zusammengefasst

MEHR INFORMATIONEN

MÖGLICHE MAßNAHMEN – NÜTZLICHE QUELLEN

Es gibt eine große Spannweite möglicher Maßnahmen. Das heißt, die passenden Maßnahmen für den lokalen Kontext zu identifizieren, erfordert Recherche und Austausch mit den Mitgliedern des Projektteams und Stakeholdern.

Sie können auch Online-Datenbanken und Dokumente zu Rate ziehen, die einen Überblick über mögliche Maßnahmen geben:

GOOD-PRACTICE DATENBANKEN

- BESTFACT: Portal für Güterverkehrsbeispiele, Kontakte und Strategien, www.bestfact.net
- Eltis Portal zu städtischer Mobilität, www.eltis.org
- CiViTAS, www.civitas.eu
- EPOMM, European Platform on Mobility Management, www.epomm.eu
- SMILE Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment, www.smile-europe.org
- SUGAR, Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies, www.sugarlogistics.eu

DOKUMENT MIT BEZUG ZU EFFEKTIVEN MAßNAHMEN FÜR EINEN SUMP

- European Commission, DG Environment, Sustainable Urban Transport Plans. Vorbereitendes Dokument in Verbindung mit der Nachfolge der Thematic Strategy on the Urban Environment, 2006. Ergänzt durch einen Anhang mit Best-Practice Beispielen und nützlichen Quellen. 2007, http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- Department for Transport (UK), Guidance on Local Transport Plans, 2009. Abschließende Richtlinien zur Unterstützung lokaler Verkehrsbehörden bei der Entwicklung eines Verkehrsplans. Siehe Anhang E – Possible Measures for Meeting Goals. (16 Juli 2009). <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/www.dft.gov.uk/adobe/pdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- BUSTRIP Projekt 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans (Online-Tool, siehe Passage „Better mobility“, www.movingsustainably.net/)
- Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations. (Oktober 2005), http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- BESTUFS - Best Urban Freight Solutions Project, BESTUFS Good Practice Guide on Urban Freight Solutions (2007), verfügbar in 17 Sprachen unter www.bestufs.net/gp_guide.html

BEISPIEL**DUNDEE, SCHOTTLAND: NUTZUNG EINES EINFACHEN MODELLS**

Bei der Entwicklung des der ersten lokalen Verkehrsstrategie im Jahr 2000, nutzte die Stadt Dundee das Verkehrsstrategiemodell des Transport Research Laboratory – das nur grundlegende Eingaben braucht – um zu bewerten, was durch die geplanten Maßnahmen erreicht werden kann. So konnten die passendsten Maßnahmen und wichtige Zielvorgaben gewählt werden.

Quelle: Tom Rye, Universität Lund nach: www.dundee.gov.uk/dundeeci-ty/uploaded_publications/publication_1418.pdf, p. 71



INSTRUMENTE

STRATEGIEOPTIONEN AUF BASIS VON KONSULT ERZEUGEN

KonSULT ist eine Wissensdatenbank, die eine Bewertung des möglichen Beitrags von etwa 40 Verkehrs- und Planungsinstrumenten zu einer Strategie bietet. Sie basiert auf einer Bewertung der Grundprinzipien und Fallstudien. Der Options-Generator ermöglicht Nutzern, KonSULT abzufragen, um die Teilmenge der Instrumente zu bestimmen, die in einem bestimmten Kontext wahrscheinlich am nützlichsten sind. Das Ziel ist es, die Breite der berücksichtigten Instrumente zu erhöhen, nicht einen bestimmten Ansatz vorzuschreiben. Die Nutzer haben die Möglichkeit sich auf ihre Ziele, Probleme oder Leistungsindikatoren zu konzentrieren, deren Bedeutung zu gewichten, die übergeordnete Strategie anzuzeigen und den lokalen Kontext zu beschreiben. Der Options-Generator nutzt dann die Bewertung der einzelnen Instrumente in KonSULT, um die Instrumente zu finden, die am passendsten sind.

Im Projekt Intelligent Energy Europe CH4ALLENGE wird KonSULT weiterentwickelt. Es wird durch Partnerstädte die gerade einen SUMP entwickeln als Instrument für Inspiration und die Eingrenzung der Strategieoptionen getestet.

Internetadresse: www.konsult.leeds.ac.uk y www.sump-challenges.eu/

AUFGABE 6.2: AUS ERFAHRUNGEN ANDERER LERNEN

BEGRÜNDUNG

Die Identifizierung der effektivsten Maßnahme solle auf mehr als der eigenen Erfahrung, Recherche und lokalem Wissensaustausch aufbauen. Es kann sehr wertvoll sein aus den Erfahrungen derer zu lernen, die bereits Maßnahmen umgesetzt haben, die Sie planen. Und für die meisten Maßnahmen ist es einfach andere Orte zu finden, die mit diesen experimentiert haben. Das Rad muss so nicht neu erfunden werden und verhindert teure Fehler, aus denen Andere schon gelernt haben.

ZIELE

- Von denen lernen, die mögliche Maßnahmen bereits umgesetzt haben.
- Nicht bei Null anfangen. Nutzen Sie die verfügbare Erfahrungen
- Überzeugende Belege und Argumente für die Umsetzung einer Maßnahme vorbringen.

AKTIVITÄTEN

- Andere Orte finden, wo eine von Ihnen geplante Maßnahme bereits umgesetzt wurde.
- Kontakt zu den Schlüsselakteuren aufbauen, die die Maßnahme umgesetzt haben (entweder per Telefon oder durch eine Ortsbegehung, um die Maßnahme zu sehen)
- Die Schlussfolgerungen als Input für den Auswahlprozess zusammenfassen.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Suchen Sie auch international nach guten Beispielen.
- Laden Sie Praktiker aus anderen Städten zu sich ein, um Sie zu beraten.
- Machen Sie mit lokalen Entscheidungsträgern eine Ortsbegehung dorthin, wo eine Maßnahme erfolgreich umgesetzt wurde.

ZEITPLANUNG

- Parallel zu Aufgabe 6.1 Die effektivsten Maßnahmen identifizieren

CHECKLISTE

- ✓ Interessante Orte identifiziert, die eine Maßnahme umgesetzt haben.
- ✓ Austausch mit dem Umsetzenden durchgeführt.
- ✓ Ergebnisse zusammengefasst.

MEHR INFORMATIONEN

Auf europäischer Ebene sind die zwei umfassendsten Quellen für Maßnahmen der städtischen Mobilität (und Maßnahmenpakete) aus Städten in ganz Europa die Fallstudien von Eltis (www.eltis.org), z.B. das Mobilitätsportal der Europäischen Kommission und die Internetseite der CIVITAS Initiative für sauberen und besseren Verkehr in Städten (www.civitas.eu)

BEISPIELE

EUROPÄISCHES NICHES PROJEKT: AUSTAUSCH ÜBER DIE UMSETZUNG INNOVATIVER VERKEHRSKONZEPTE

Das europäische NICHES+ Projekt (2008-2011) zielte darauf ab, Stakeholder in einem Netzwerk zusammenzubringen, die mit innovativen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten arbeiten. In diesem Zusammenhang erwies es sich als sinnvoll einen Austausch zwischen Praktikern zu arrangieren, die Maßnahmen planen und anderen die ähnliche Konzept bereits umgesetzt hatten. Ein Beispiel ist der Austausch zwischen der französischen Region Artois-Gohelle und den Städten Salzburg und München zu Erreichbarkeitsmaßnahmen. Ein französisches Team besuchte beide Städte und lernte das Salzburger Travel-Training und das Münchener Konzept der Erreichbarkeitsplanung für Stadtteile kennen. Ein anderes Beispiel ist der Austausch von Nantes und Lorient mit Worcestershire über Schnellbussysteme. Die französischen Städte habe gute laufende Systeme, die Worcestershire halfen, mehr über besondere Herausforderungen zu lernen.

Nähere Details unter: www.niches-transport.org



EUROPÄISCHES SUGAR PROJEKT - SUSTAINABLE URBAN GOODS LOGISTICS ACHIEVED BY LOCAL AND REGIONAL POLICIES

SUGAR behandelt die Bewältigung ineffizienter und ineffektiver städtischer Güterverteilung. Eine entscheidende Komponente des städtischen Verkehrssystems und eine große Quelle verschmutzender Emissionen.

Um dieses Ziel zu erreichen, fördert das Projekt den Austausch, die Diskussion und den Transfer von Erfahrungen, Wissen und guten Beispielen der städtischen Güterverkehrsmanagements zwischen Transferstandorten und guten Beispielen.

Näher Details unter: www.sugarlogistics.eu

AUFGABE 6.3: DAS BESTE KOSTEN-NUTZEN-VERHÄLTNIS SCHAFFEN

BEGRÜNDUNG

Die Maßnahmenauswahl wird nicht nur durch Effektivität, sondern auch durch das Kosten-Nutzen-Verhältnis bestimmt. Besonders in Zeiten knapper Haushalte ist es entscheidend die größte Wirkung der eingesetzten Ressourcen zu erzielen. Das erfordert eine grundlegende Bewertung Kosten und Nutzen der Möglichkeiten. Dies hilft auch realistisch zu bleiben und unrealistische Hoffnungen zu vermeiden, indem nur Maßnahmen gewählt werden, die finanzierbar sind.

ZIELE

- Effiziente Nutzung der verfügbaren Ressourcen sicherstellen.
- Auswahl finanziell unrealistischer Maßnahmen vermeiden.
- Die Glaubwürdigkeit der Maßnahmenumsetzung stärken.

AKTIVITÄTEN

- Nur erschwingliche und effektive Maßnahmen und -pakete auswählen.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Blick auf eine realistische und zeitnahe Umsetzung mit den gegebenen Ressourcen beurteilen. Die Wahl der Methode hängt von der Erfahrung und den verfügbaren Ressourcen ab und kann qualitative und quantitative Ansätze umfassen. In manchen Fällen kann eine vollständige Kosten-Nutzen-Analyse zu teuer sein. Dann können die wichtigsten Maßnahmen, einfachere Ansätze oder Schätzungen angewandt werden.
- Sicherstellen, dass alle Kosten und Nutzen – nicht nur die einfach messbaren – berücksichtigt werden.
- Sicherstellen, dass sowohl Passagier- und Güterverkehr berücksichtigt werden.
- Sicherstellen, dass Treibhausgase und Luftqualität beachtet werden.

- Sicherstellen das alle Verkehrsträger gleichermaßen bedacht und in der Kosten-Nutzen-Bewertung verglichen werden.
- Instandhaltungsmaßnahmen bedenken.

ZEITPLANUNG

- Nach der ersten Identifikation möglicher Maßnahmen – parallel zu den Aufgaben 6.1 und 6.2

CHECKLISTE

- ✓ Passende Maßnahmen (und Maßnahmenpakete) mit Blick auf die Kosten und Nutzen bewertet
- ✓ Ergebnisse für die Diskussion der endgültigen Auswahl zusammengefasst.

MEHR INFORMATIONEN

TRANSPORT ANALYSIS GUIDANCE – WEBTAG

Dieses Handbuch enthält Hinweise dazu, wie

- Ziele zu setzen und Probleme zu identifizieren,
- mögliche Lösungen zu entwickeln und
- Verkehrsmodelle für die Bewertung alternativer Lösungen zu entwickeln

sind.

Abschnitt 2.5 von WebTAG enthält eine besonders nützliche Einführung in den Bewertungsprozess.

Nähere Details unter: www.dft.gov.uk/webtag



BEISPIEL

GROßRAUM NOTTINGHAM, ENGLAND: LOCAL TRANSPORT PLAN 2 – BEWERTUNG VON ZENTRALEN PLANAUSSAGEN

Der LTP2 Großraum Nottingham (ein SUMP in England) enthält einen Abschnitt der die zentralen Planaussagen in Relation zu den Zielsetzungen bewertet, um darzustellen, dass sie alle entscheidend zu den LTP Zielsetzungen beitragen. Der Plan erklärt auch, wie die Aussagen entstehen und integriert werden, um den Nutzen und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu maximieren. Abschließend werden kostengünstigere alternativen identifiziert um zu zeigen, was mit weniger Geld erreicht werden kann: www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, S. 334-336.

Quelle: Tom Rye, Universität Lund

AUFGABE 6.4: SYNERGIEN NUTZEN UND INTEGRIERTE MAßNAHMENPAKETE ENTWICKELN

BEGRÜNDUNG

Die Erfahrung zeigt, dass isolierte Maßnahmen nur eine begrenzte Wirkung haben, während Maßnahmenpakete Synergien nutzen und sich gegenseitig verstärken können. Daher ist es entscheidend aufbauend auf der Analyse der Möglichkeiten sinnvoll kombinierte Maßnahmenpakete zu bilden. Außerdem sollten die endgültig ausgewählten Maßnahmenpakete auch Intermodalität, die Integration mit der Flächennutzungsplanung und anderen Fachplanungen berücksichtigen.

ZIELE

- Die besten Optionen in Form von Maßnahmenpaketen auswählen.
- Sicherstellen, dass Synergien zwischen Maßnahmen genutzt werden,
- Intermodalität sicherstellen.
- Einbindung von Flächennutzungsplanung und anderen Fachplanungen anstreben.

AKTIVITÄTEN

- Maßnahmen identifizieren die zu mehreren Zielsetzungen beitragen.
- Maßnahmen in Maßnahmenpaketen zusammenfassen, um von Synergien zu profitieren und deren Effektivität zu erhöhen (siehe CiViTAS-CATALIST Typologie in > Aufgabe 6.3).
- Sicherstellen, dass Intermodalität berücksichtigt wird. Das schließt Verbindungen zu Fernverkehrsnetzwerken wie das TEN-T Netzwerk ein. (Siehe LINK Projekt zu Passenger Intermodality für detaillierte Empfehlungen zu „last urban mile connection: www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Vorgeschlagene Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen hinsichtlich der Integration mit der Flächennutzungsplanung prüfen.

- Maßnahmen wo möglich in andere sektoralen Planungen integrieren (z.B. ökologischen, gesundheitliche oder wirtschaftliche Maßnahmen).
- Einen Vorschlag für die endgültige Auswahl der Maßnahmen mit den Schlüsselakteuren diskutieren.



ZEITPLANUNG

- Parallel zu > Aufgabe 6.1 Die effektivsten Maßnahmen identifizieren, > 6.2 Aus Erfahrungen Anderer lernen und > Aufgabe 6.3 Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis schaffen.
- Vor Schritt 7 Klare Verantwortlichkeiten und Budget vereinbaren

CHECKLISTE

- ✓ Effektive Maßnahmenpakete und mögliche Synergien bestimmt.
- ✓ Maßnahmenpakete mit Blick auf die Integration der Flächennutzungsplanung und sektoralen Planungen geprüft.
- ✓ Maßnahmenpakete als Input für die Diskussion der endgültigen Auswahl gewählt (> Aufgabe 7.2).

BEISPIELE

LONDON, ENGLAND: STAUGEBÜHREN – INTEGRIERTER ANSATZ NÖTIG

Ein Staugebührenprogramm – wie das in London umgesetzte – verdeutlicht die Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes. Diese starke Maßnahme, um den Straßenverkehr einzugrenzen, indem die Verkehrsteilnehmer direkt belastet werden, verändert die Zusammensetzung und das Volumen des Verkehrs und beeinflusst daher Emissionen genauso wie den Verkehrslärm. Als isolierte Maßnahme wird die erwartete Reduzierung eher klein sein. Wenn die Maßnahme mit Stadtplanung und -gestaltung, Verbesserung des ÖPNV, Parkraumbewirtschaftung, Umweltzonen und Ausnahmen für „sauber“ Fahrzeuge kombiniert wird, verstärken, katalysieren und ergänzen diese Maßnahmen die Effekte auf Verschmutzung, CO² und Lärmemissionen. Gleichzeitig müssen negative Effekte wie Verkehrsbelastungen in angrenzenden Bereichen und chancengleiche Erreichbarkeit und Mobilität durch kompensatorische Maßnahmen bedacht werden.

Nähere Details unter: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx and www.cclondon.com

Nähere Details in Anhang C.



KRAKAU, POLEN: MAßNAHMENPAKETE IM CIVITAS PROJEKT

Ein Masterplan Verkehr wurde 2005 durch den Stadtrat beschlossen. Das Hauptziel ist effizienter, sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Passagier- und Güterverkehr. Diese Strategie verlangte die Umsetzung einer Vielzahl umfassender koordinierter Maßnahmen. Im Projekt CiViTAS CARAVEL (2005-2009) wurden 18 komplementäre Maßnahmen umgesetzt, die die Qualität des Krakauer Verkehrssystems verbesserten.

SCHRITT 7: KLARE VERANTWORTLICHKEITEN UND BUDGET VEREINBAREN

Eng verbunden mit der Auswahl von Maßnahmen(-paketen) sind die Bestimmung klarer Verantwortlichkeiten und die Aufstellung eines Maßnahmen- und Finanzierungsplans. Dies ist ein entscheidender Teil des SUMP, der eine formelle Zustimmung aller Stakeholder braucht. Im Prinzip werden an dieser Stelle Antworten zu den Fragen wo und wie viel? gefunden.

AUFGABE 7.1: VERANTWORTLICHKEITEN UND FINANZIERUNG KLÄREN

BEGRÜNDUNG

Wenn eine Reihe von Maßnahmen endgültig ausgewählt ist, ist es Zeit Verantwortlichkeiten und die Finanzierung zu klären. Ein klares Bild davon, wer wofür zuständig ist und woher die Finanzierung kommt ist ein Eckpunkt jedes SUMP. Das erfordert eine enge Koordination und Diskussion aller Akteure die eine Rolle für die Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen/Maßnahmenpakete spielen.

ZIELE

- Erforderliche Ressourcen und Verantwortung für die Umsetzung der gewählten Maßnahmen(-pakete) bestimmen.
- Absichern, dass alle Maßnahmen klar priorisiert und realistisch erfüllbar sind.
- Effiziente und effektive Verteilung der Ressourcen sichern (Personen, Wissen, Finanzierung).
- Enge Koordination mit den umsetzungsrelevanten Stakeholdern sichern.

AKTIVITÄTEN

- Diskutieren Sie die vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Stakeholdern, die potenziell eine Rolle in deren Umsetzung spielen.
- Identifizieren sie Optionen dafür, wer die Führung der Umsetzung einer Maßnahme übernehmen kann und wo die Finanzierung herkommt.
- Entwerfen Sie einen realistischen Plan: Prüfen Sie die Konsistenz der geplanten Maßnahmen, Zielvorgaben und der Budgetverteilung.
- Stellen Sie eine gute Koordination verschiedener Finanzierungsquellen sicher.
- Organisieren Sie Treffen mit den entsprechenden Stakeholdern, Verantwortlichkeiten und Budget zu vereinbaren.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

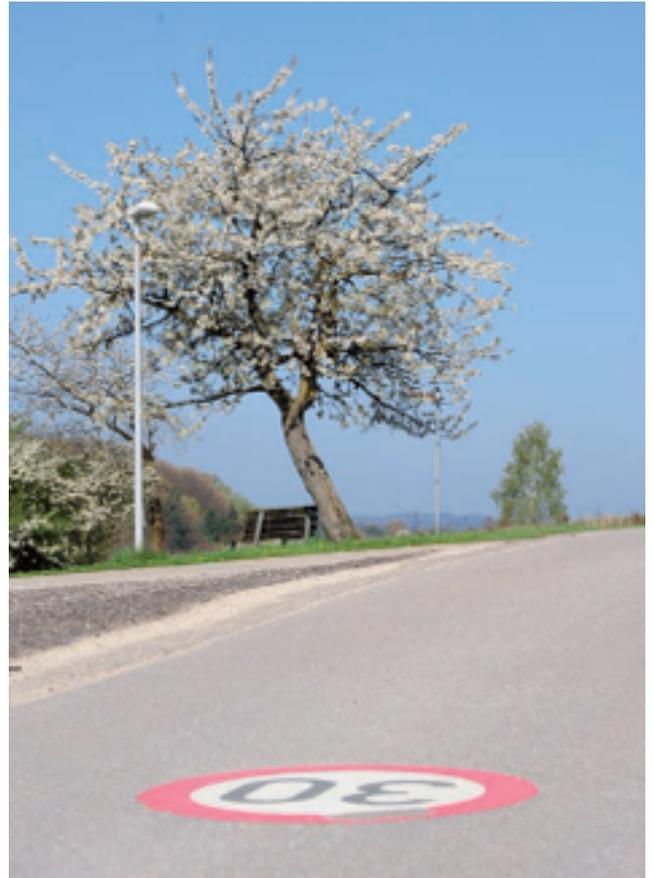
- Bürger in die Diskussion der endgültigen Maßnahmen einbinden.

ZEITPLANUNG

- Entwickelt sich parallel mit der Szenarioentwicklung (> Aufgabe 3.2) und den Zielvorgaben (> Aufgabe 5.2); abgeschlossen nach Schritt 6 Effektive Maßnahmenpakete entwickeln.
- Nimmt mehrere Monate in Anspruch.

CHECKLISTE

- ✓ Endgültige Maßnahmenpakete vorgeschlagen.
- ✓ Verantwortlichkeiten und mögliche Finanzierungsquellen bestimmt.
- ✓ Diskussion mit betroffenen Stakeholdern abgeschlossen.



AUFGABENDETAILS

Mögliche Finanzierungsquellen

- Steuern: eine eigene lokale Verkehrssteuer für den ÖPNV, die von öffentlichen und privaten Unternehmen sowie Entwicklern gezahlt wird;
- Einnahmenfinanzierung: Tickets, Parkgebühren, Verkehrsgebühren, Werbung; Private Betreiber, Entwickler, Industrie; Wissen und Fähigkeiten – KMUs;
- Fundraising durch passende Sponsoren (Kompatibilität mit der Marketingstrategie bedenken);
- Lokale Haushalte: aus verschiedenen Kommunen und verschiedenen Politikbereichen;
- Staatliche Subventionen (regionale Quellen, wenn einsetzbar)
- EU Subventionen

Quelle: Pilot Handbuch, verändert, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

AUFGABE 7.2: MAßNAHMEN- UND FINANZIERUNGSPLAN AUFSTELLEN

BEGRÜNDUNG

Aufbauend auf der Diskussion zu Verantwortlichkeiten und Finanzierung mit den betroffenen Akteuren, ist ein beschlossener Maßnahmen- und Finanzierungsplan nötig. Er umfasst eine detaillierte Zusammenfassung der Maßnahmen, Umsetzungsprioritäten und Zeitplanung. Dies wird die Grundlage für eine reibungslose Umsetzung der Maßnahmen; Eine breite Zustimmung der Entscheidungsträger und Stakeholder ist notwendig.

ZIELE

- Verantwortlichkeiten aller Akteure und die Ressourcenbeiträgen mit den entsprechenden Partnern formell vereinbaren.
- Umsetzungsrisiken berücksichtigen.
- Klare Priorisierung der Maßnahmen.
- Klare Zeitplanung für die Maßnahmenumsetzung.
- Transparenz der geplanten Maßnahmen schaffen.

AKTIVITÄTEN

- Die detaillierte technische und finanzielle Planung der Maßnahmen für 5 Jahre darstellen. Langfristige Pläne aufzeigen.
- Ein Dokument entwerfen, dass formell festhält:
 - o Was wann von wem getan wird und wie groß das Budget ist;
 - o Was der erwartete Beitrag der Maßnahme zu den Zielsetzungen ist;
 - o Was die Finanzierungsquellen sind (oder mögliche Optionen, wenn noch nicht klar);
 - o Was die Risiken und Notfallpläne sind;
 - o Wie der Zeitplan für die Maßnahmengestaltung und -umsetzung aussieht;
- Eine formelle Vereinbarung über den Maßnahmen- und Finanzierungsplan zwischen Entscheidungsträgern und Schlüsselakteuren erreichen.

- Verantwortlichkeiten und Finanzierung öffentlich machen, um Transparenz zu schaffen.

ZEITPLANUNG

- Als formaler Abschluss der Diskussion der Optionen in >Aufgabe 7.1 Verantwortlichkeiten und Finanzierung klären

CHECKLISTE

- ✓ Maßnahmen- und Finanzierungsplan entworfen.
- ✓ Formelle Vereinbarung der Entscheidungsträger und Schlüsselakteure.

BEISPIEL

ENGLANDS WESTEN: LTP2 – UMSETZUNGSPROGRAMM

Die vier Räte von Bath und North East Somerset, der Stadt Bristol, North Somerset und South Gloucestershire haben ihre Kräfte vereint, um Verbesserungen des Verkehrs in ihrer Region zu planen und durchzuführen. Dafür erstellten Sie für 2006 bis 2011 einen Joint Local Transport Plan (JLTP), basierend auf einer Vision für die nächsten 20 bis 30 Jahre.

Die 126,9 Mio. £ teuren Maßnahmen (61,173 Mio. £ Investitionen und 65,745 Mio. £ für Instandhaltung) die der Plan enthielt basierten auf den finanziellen Planungsrichtlinien die das Verkehrsministerium im Dezember 2005 aufstellte. Sie fokussierten sich auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis durch die effiziente Nutzung bestehender Infrastruktur.

Nähere Details und eine Aufstellung der Kosten in Anhang C.

SCHRITT 8: MONITORING UND EVALUATION ORGANISIEREN

Monitoring und Evaluation müssen als wesentliche Führungsinstrumente in den Plan eingebaut werden, um den Überblick über den Planungsprozess und die Maßnahmenumsetzung zu behalten, aber auch, um aus der Erfahrung zu lernen, zu verstehen, was gut und was schlecht funktioniert und eine Grundlage für die zukünftige Anwendung ähnlicher Maßnahmen zu haben.

AUFGABE 8.1: MONITORING UND EVALUATION ORGANISIEREN

BEGRÜNDUNG

Das Monitoring und die Evaluation des Planungsprozesses und der Maßnahmenumsetzung sind wesentlich für die Effektivität des Plans. Sie helfen, Schwierigkeiten in der Vorbereitung und Umsetzung des SUMP zu identifizieren und vorherzusehen und, wenn nötig, Maßnahmen „umzupacken“, um Zielvorgaben effizienter und im Rahmen des Budgets zu erreichen. Gleichzeitig wird so die Effektivität des Plans und der Maßnahmen dokumentiert. Das erlaubt den Verantwortlichen die Ausgaben zu begründen. Die Berichterstattung sollte sicherstellen, dass die Ergebnisse der Evaluation in die öffentliche Debatte getragen werden, um alle Akteuren mögliche Korrekturen zu ermöglichen (z.B. wenn Zielvorgaben erreicht werden oder Maßnahmen in Konflikt zu einander stehen). Monitoring und Evaluation sollten früh geplant werden und in den Plan integriert sein.

ZIELE

- Passende Regelungen für Monitoring und Evaluation in den Plan integrieren, um Hindernisse und Chancen für die Maßnahmengestaltung und -umsetzung zu identifizieren und zeitnahe, effektive Reaktionen zu ermöglichen.
- Bestimmen, wie der Grad der Maßnahmenumsetzung und Zielerreichung bewertet wird.
- Geeignete Mechanismen entwerfen, um die Qualität des Planungsprozesses zu bewerten.
- Monitoring und Evaluation fest im SUMP Dokument integrieren.

AKTIVITÄTEN

- Indikatorenauswahl für Monitoring und Evaluation mit der Bestimmung von Zielvorgaben verbinden (> Aufgabe 5.2). Wenige, einfach messbare Indikatoren wählen und Informationsflut vermeiden.
- Die ex-post Evaluation bewertet die Planungs- und Umsetzungsschritte und die Gesamtergebnisse des Entscheidungsprozesses.

Sie sollte die folgenden Bereiche umfassen:

- o Ergebnis (ergriffene Maßnahme): Neue Infrastruktur (z.B. x km Fahrradwege) oder neue Verkehrsdienstleistungen (z.B. x neue Busse) – Ergebnisindikatoren.
- o Wirkung (Wirkung der Maßnahme): Reale und messbare Verbesserungen der Lebensqualität und der Qualität der Verkehrsbedienung (Wirkungsindikatoren) sollten im Fokus stehen. Beispiele sind die Verkehrsbelastung (Verspätungen) oder die Zahl der Radfahrten. Zwischenergebnisse wenn möglich berücksichtigen, sie repräsentieren Meilensteine auf dem Weg zur Zielerreichung. Die Indikatoren sollten die Wirkungen direkt messen oder messen, wie Ergebnisse nachweislich mit den Wirkungen zusammenhängen.
- o Planungsprozess der Maßnahmenumsetzung: Die effiziente Nutzung von Ressourcen als Investition in „Maßnahmen“; der Umsetzungsprozess: z.B. Zeitplanung der Umsetzung, Qualität (Prozessindikatoren).
- Quantitative und qualitative Indikatoren verwenden.
- Überlegungen für eine ex-ante Evaluation (Abschätzung – ein Prozess, um zu prüfen wie ein Plan oder eine Strategie wirken wird, kann dabei helfen effiziente Entscheidungen zwischen verschiedenen Optionen zu treffen) und ein ex-post Evaluation des Planungsprozesses,
- Datenprüfung durchführen (Was ist verfügbar? Wo sind Lücken?) und eine Datenerfassungsstrategie entwickeln (qualitativ und quantitativ). Verknüpft mit der Datenerfassung in Aufgabe 3.1. Diese Aufgaben sind verbunden und sollten koordiniert werden.
- Bestimmen, wie Monitoring und Evaluation in den SUMP integriert werden. Einen Arbeitsplan für Monitoring und Evaluation entwickeln, der in den Projektzeitplan eingebaut wird.
- Verlaufskurven definieren, um Zwischenergebnisse zu messen und den Fortschritt der Zielerreichung zu bewerten.
- Klare Verantwortlichkeiten kompetenter Mitarbeiter – oder externer Partner – für

Monitoring und Evaluation schaffen. Idealerweise sollte die Verantwortlichkeit bei einem unabhängigen Partner liegen.

- Das verfügbare Budget für Monitoring und Evaluation bestimmen – in der Regel sollte dies mindestens 5% des Gesamtbudgets sein.
- Eine minimale Beteiligung der Stakeholder für an Monitoring und Evaluation einplanen.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Eine Kosten-Nutzen-Bewertung in den SUMP-Prozess einbinden.
- Stakeholder intensiv an Monitoring und Evaluation beteiligen.
- Experten anderer Städte in den Prozess einbinden.
- Regionale Indikatoren mit relevanten lokalen und regionalen Akteuren koordinieren.

ZEITPLANUNG

- Monitoring und Evaluation von Beginn an berücksichtigen, speziell bei der Entwicklung von Zielvorgaben und Indikatoren (> Aufgabe 5.2).
- Ex-ante Evaluation (Abschätzung) in die Statusanalyse (> Aufgabe 3.1), Szenarioentwicklung (> Aufgabe 3.2) und den Maßnahmen- und Finanzierungsplan (> Aufgabe 7.2) einbinden.
- Organisation von Monitoring und Evaluation in das SUMP-Dokument integrieren (> Aufgabe 9.1).

CHECKLISTE

- ✓ Geeignete Indikatoren ausgewählt (basierend auf den in Aufgabe 5.2 gewählten Indikatoren).
- ✓ Passende Instrumente für Monitoring und Evaluation vereinbart.
- ✓ Arbeitsplan und Verantwortlichkeiten vereinbart.

MEHR INFORMATIONEN

ANLEITUNGEN UND QUELLEN ZU MONITORING UND EVALUATION

Quelle	Themen	Link
DISTILLATE, UK (2008)	Anleitung zur Entwicklung einer Monitoring Strategie und der Indikatorenauswahl. Siehe Projekt C – Indikatoren.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Guidance on how to plan, monitor and evaluate mobility projects.	MaxSumo bietet eine Möglichkeit Mobilitätsprojekte und -programme effektiv zu planen, beobachten und evaluieren. Verfügbar in: EN, DE, ES, FR, NL, PL, PT, SE.	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 1: Concepts and tools	Indikatorenmessung, S. 59f., 61 Evaluationsmethoden (Kosteneffektivität, Kosten-Nutzen-Analyse, Minimalkostenplanung, Multivariate Analysen), S. 79	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volume 2: Fact Sheets	Indikatorenmessung, S. 70f. Fortschrittsbeobachtung, S. 73 Messung von Wirkungsindikatoren, S. 76 Ex-Post Evaluation, S. 78	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), A Methodological Guidebook	Abschätzung und Evaluation, S 25f., 33ff. Umsetzung und Monitoring, S. 27ff. Grundlagen der Kosten-Nutzen-Analyse, S. 99f.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Evaluation tools (Deliverable 2)	Umfasst viele Methoden und Instrumente für die Evaluation.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

BEISPIELE

TOULOUSE, FRANKREICH: ORGANISATION VON MONITORING UND EVALUATION

Der neue Verkehrsplan der Region Toulouse sah verschiedene Initiativen vor, die ein sorgfältiges Monitoring der Planumsetzung und eine regelmäßige Evaluation der Ergebnisse, sicherstellen sollten. In Rahmen der „partnership monitoring commission“ trafen sich alle Institutionen, Gesellschaften und Organisationen mindestens jährlich, um den Fortschritt zu diskutieren.

Nähere Details in Anhang C.

WEST YORKSHIRE, ENGLAND: MONITORING VON ZIELVORGABEN UND INDIKATOREN - WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN (LTP2) (TABELLENAUSSCHNITT)

INDIKATOR	RELEVANTE ZIELVORGABE	DATENQUELLE UND ERFASSUNGSMETHODEN	ZEITSKALA
Erreichbarkeit	Verpflichtung M1	Nutzung der Erreichbarkeitsmodellierung	Aktualisierung jährlich und/oder während Veränderungen des Dienstes
Buspünktlichkeit	Verpflichtung M2	Straßenbefragung und RTPI System	Jährliche Aktualisierung
Zufriedenheit mit lokalem Busdienst (BVPI 104)	Verpflichtung M3	Informationen durch ODPM zur Verfügung gestellt, ergänzt durch Metro Marktforschung	Daten werden alle 3 Jahren erzeugt
Jährlicher Index Radfahrten	Verpflichtung M4	Repräsentative Auswahl von Plätzen in ganz West Yorkshire, um verschiedene Umgebungen zu betrachten. Straßengebundene und freie Radwege werden beobachtet. Daten manuell und automatisch erfasst.	Automatische Erfassung kontinuierlich. Manuelle Zählungen in neutralen Monaten.
Durchschnittliche Reisezeit pro Personenmeile auf bestimmten Routen	Verpflichtung M5	14 Strecken quer durch West Yorkshire ausgewählt. Nutzungsrate, Verkehrsfluss und Reisezeiten auf jeder Strecke	Jährliche Zählungen in neutralen Monaten
Veränderung des Verkehrsflusses in städtische Zentren zu Stoßzeiten	Verpflichtung M6	Automatische Verkehrszählungen an fünf städtischen Verkehrsknotenpunkten	Jährliche Zählungen in neutralen Monaten
Modal-Split von Schulwegen	Verpflichtung M7	Methode der Erfassung bis 2007 verschoben	
Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrseinrichtungen, die durch den LTP finanziert sind	Lokal L1	Marktforschungsumfragen	Bewertung System für System
Radfahrten in städtische Zentren während der morgendlichen Stoßzeit	Lokal L2	Umfragen zum Modal-Split in fünf städtischen Zentren in ganz West Yorkshire	Jährliche Zählungen in neutralen Monaten
Modal-Split der Fahrten in städtische Zentren in Stoßzeiten (vormittags)	Lokal L3	Umfragen zum Modal-Split in fünf städtischen Zentren in ganz West Yorkshire	Jährliche Zählungen in neutralen Monaten
Bahnkundschaft in der Stoßzeit	Lokal L4	Stoßzeit-Befragungen am Bahnhof Leeds	Jährliche Zählungen in neutralen Monaten
Sicherung von Busspuren	Lokal L5	Daten der elektronischen Fahrkartentwerte auf bestimmten Routen	Bewertung System für System
Zahl der in Verkehrsunfällen getöteten oder schwerverletzten Fußgänger	Lokal L6	STATS 19 Daten	

SCHRITT 9: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN VERABSCHIEDEN

Der SUMP fasst die Ergebnisse aller bisherigen Schritte zusammen. Nach einer abschließenden Qualitätsprüfung, muss das Dokument, einschließlich des Maßnahmen- und Finanzierungsplans formal von den politischen Vertretern verabschiedet werden. Es ist außerdem wichtig, sicherzustellen, dass der Plan breite Akzeptanz bei Stakeholdern und Bürgern findet.

AUFGABE 9.1: DIE QUALITÄT DES PLANS PRÜFEN

BEGRÜNDUNG

Das Projektteam hat die Aufgabe, den endgültigen Entwurf des Plandokuments zu erstellen. Um sicherzustellen, dass die getroffenen Vereinbarungen berücksichtigt sind, müssen die Entwürfe des Dokuments intern und durch wichtige externe Stakeholder geprüft werden.

ZIELE

- Hohe Qualität des SUMP-Dokuments sicherstellen.
- Sicherstellen, dass die Ansichten der Schlüsselakteure angemessen berücksichtigt wurden.

AKTIVITÄTEN

- Betrachten Sie den ganzen Plan, um die Qualität und das Potenzial effektiver Ergebnisse zu prüfen.
- Nehmen Sie abschließende Veränderungen in Zusammenarbeit mit den Schlüsselakteuren vor.

ZEITPLANUNG

- Qualitätsprüfung, wenn ein fortgeschrittener Entwurf des Dokuments verfügbar ist.

CHECKLISTE

- ✓ Endgültiger Entwurf des SUMP erstellt.
- ✓ Interne und Prüfung durch Stakeholder abgeschlossen.
- ✓ Abschließende Änderungen vorgenommen

BEISPIEL

LILLE, FRANKREICH: PLANSTRUKTUR

Der Plan de Déplacements Urbains (PDU) der Region Lille umfasst insgesamt 170 Maßnahmen, die in sechs Bereichen strukturiert sind:

1. Eine „intensive Stadt“ und Mobilität
2. Ein öffentliches Verkehrsnetzwerk
3. Die Straße teilen, alternative Verkehrsträger
4. Güterverkehr
5. Umwelt, Gesundheit und Sicherheit
6. Realisierung, Monitoring und Evaluation

Das Maßnahmenprogramm ist durch eine Kostenschätzung ergänzt.

Nähere Details in Anhang C.



AUFGABE 9.2 DEN PLAN VERABSCHIEDEN

BEGRÜNDUNG

Der SUMP muss durch die gewählten politischen Vertreter der Verantwortlichen Körperschaft legitimiert werden. Dies ist ein wichtiger Schritt um ihn verbindlich zu machen und einen vereinbarten Rahmen für die Umsetzung zu schaffen.

ZIELE

- Einen legitimierten, verbindlichen Plan sicherstellen.
- Die Akzeptanz des Plans fördern.
- Einen vereinbarten Rahmen für die Umsetzung schaffen.

AKTIVITÄTEN

- Formelle Verabschiedung des SUMP durch die gewählten Vertreter der verantwortlichen Körperschaft sicherstellen (z.B. Stadtrat, Regionalrat)

ZEITPLANUNG

- Nachdem das Plandokument fertiggestellt ist, vor der Maßnahmenumsetzung.
- Der Prozess kann ein paar Monate beanspruchen (s. Beispiel unten)

CHECKLISTE

- ✓ Sustainable Urban Mobility Plan durch die gewählten politischen Vertreter der Verantwortlichen Körperschaft verabschiedet.

BEISPIEL

WESTENGLAND: ZEITPLAN FÜR DIE VERABSCHIEDUNG EINES JOINT LOCAL TRANSPORT PLAN

Vier Kommunen (Bath & North East Somerset, Bristol, North Somerset und South Gloucestershire) arbeiteten gemeinsam um Verkehrsverbesserungen in Westengland zu planen und umzusetzen. Dies erforderte die Verabschiedung eines Joint Local Transport Plan durch verschiedene Gremien und Räte.

- Joint Transport Executive Committee – 10/12/10
- South Gloucestershire Stadtrat – 15/12/10
- North Somerset Stadtrat – 18/01/11
- Bristol City Stadtrat – 18/01/10
- Bath and North East Somerset Stadtrat – 20/01/11
- Veröffentlichung des Joint Local Transport Plan – 31/03/11

Quelle: www.travelplus.org.uk



AUFGABENDETAILS

VERSCHIEDENE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE PLANVERABSCHIEDUNG

Die genaue Form der Verabschiedung ist vom nationalen gesetzlichen Rahmen und administrativen Strukturen abhängig. Grundsätzlich muss das Folgende erreicht werden:

- Die verantwortlichen Behörden für den Maßnahmen- und Finanzierungsplan sollten ihn auch verabschieden, um die Übereinstimmung mit nationalen Regelungen und Minimalanforderungen eines SUMP sicherzustellen. Die Möglichkeit, dass eine der involvierten Parteien rechtliche Schritte gegen einen Plan, der gegen diese Regelungen verstößt, sollte bedacht werden.
- Der Maßnahmen- und Finanzierungsplan eines SUMP muss im Hinblick auf die Wirkung der Strategien und Maßnahmen, Verfahrensregelungen und den gemachten Fortschritt bewertet werden, auch um mit der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) übereinzustimmen. Um eine glaubhafte Evaluation zu garantieren, sollte eine unabhängige Organisation für die Planbewertung verantwortlich sein.
- Wenn die Bereitstellung staatlicher Gelder von der Erfüllung nationaler Qualitätskriterien abhängt, muss der Maßnahmen- und Finanzierungsplan auch durch eine übergeordnete Regierungsebene genehmigt werden (abhängig von den Ergebnissen der Bewertung).

Quelle: Source: Pilot Handbuch 2007, WWW.PILOT-TRANSPORT.ORG/INDEX.PHP?ID=48

AUFGABE 9.3: DEN PLAN VERINNERLICHEN

BEGRÜNDUNG

Die offizielle Verabschiedung des Plans ist ein wichtiger Schritt. Vorher, gleichzeitig und nachher ist es notwendig die Stakeholder zu informieren und einzubinden, um eine breite Teilhabe am SUMP sicherzustellen. Sie sollten das Gefühl haben, das es „ihr“ Plan ist, der darauf abzielt die Mobilität und Lebensqualität für jeden zu verbessern, anstatt nur irgendein weiteres Dokument der Politik.

ZIELE

- Hohe Akzeptanz und Aneignung des Plans unter den Stakeholdern und Bürgern schaffen.

AKTIVITÄTEN

- Die Ergebnisse des Planungsprozesses transparent und professionell kommunizieren.
- Erklären was eine lokale Behörde realistischerweise machen kann und was nicht (Erwartungsmanagement).
- Die Verabschiedung des Plans in die lokalen Medien bringen und diesen Meilenstein mit den Bürgern feiern.

ZEITPLANUNG

- Vor, während und nach der formellen Verabschiedung.



CHECKLISTE

- ✓ Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsaktivitäten geplant und durchgeführt.
- ✓ Verabschiedung des SUMP mit Akteuren und Bürgern gefeiert.

BEISPIEL

WESTENGALND: 6TES GEMEINSAMES VERKEHRSFORUM, JOINT LOCAL TRANSPORT PLAN 3

Das 6. jährliche Verkehrsforum wurde entworfen als Start und Einführung des Entwurfs des JLTP und Ausgangspunkt für weiteres Engagement. Über 100 Vertreter der Region nahmen teil, darunter lokale Unternehmen, Gesundheitsvertreter, Initiativen und Einwohner, alle in der Hoffnung, mehr darüber zu erfahren, was das „West of England Partnership“ tut und wie sie den nächsten JLTP beeinflussen können. Bei der Ankunft bekamen alle Teilnehmer eine Kopie des Planentwurfes und einen Fragebogen zum Feedback nach der Veranstaltung. Die Fragebögen konnten auch von den Teilnehmern mitgenommen und in ihren Gruppen verteilt werden. Die Veranstaltung umfasste Workshops zur CO₂-Reduktion, aktiven Reisen und nachhaltigem wirtschaftlichen Wohlstand.

Details unter: www.travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-3/6th-joint-transport-forum.

SCHRITT 10: KORREKTES MANAGEMENT UND KOMMUNIKATION SICHERSTELLEN (BEI DER PLANUMSETZUNG)

Nach der Verabschiedung des Plans beginnt die Umsetzungsphase. Da der SUMP ein strategisches Dokument ist, bildet er eine gute Grundlage dafür, aber er beschreibt nicht detailliert wie eine Maßnahme umgesetzt wird. Es ist zu betonen, dass der Umsetzungsprozess auch einem strukturierten Ansatz folgen muss, um Ziele zu verfeinern und die Maßnahmenumsetzung zu planen, organisieren, kommunizieren und zu beobachten. Diese Managementzyklen müssen kürzer als der Planungszyklus und flexibel sein, um sich an neue Situationen anzupassen. Sie müssen in der für die Umsetzung einer Maßnahme verantwortlichen Organisation institutionalisiert sein.

AUFGABE 10.1: PLANUMSETZUNG ORGANISIEREN

BEGRÜNDUNG

Ein guter SUMP führt nicht automatisch zu guten Ergebnissen. Es ist entscheidend die Ziele des Plans effektiv zu verwirklichen und die Umsetzung organisiert zu überblicken um Risiken zu managen. Das erfordert Vereinbarungen mit allen Akteuren, die in die Maßnahmenumsetzung eingebunden sind. Die Umsetzung erfolgt in einem viel kürzeren Zyklus als der SUMP-Prozess. Sie umfasst in der Regel die Verfeinerung von Zielen sowie die Planung, Differenzierung, Organisation, Kommunikation und Beobachtung der Maßnahmenumsetzung.

ZIELE

- Die Rollen der in die Umsetzung eingebundenen Akteure formalisieren.
- Koordination zwischen allen involvierten Parteien sichern.
- Einen effizienten und effektiven Umsetzungsprozess sicherstellen.
- Mögliche Risiken und Synergien bedenken.
- Transparenz der Umsetzung sicherstellen.

AKTIVITÄTEN

- Organisationsverfahren und Verantwortlichkeiten mit allen umsetzungsrelevanten Akteuren vereinbaren (Arbeitsplan).
- Risiken bewerten und auf Eventualitäten einrichten.
- Umsetzung des Arbeitsplans durchsetzen und auf Berichtsformte einigen.

AUFGABENDETAILS

GUIDEMAPS: PROJEKTPLAN UND -MANAGEMENT

Projektmanagement befasst sich mit der gesamten Planung und Koordination eines Projektes, von Anfang bis Ende. Es stellt sicher, dass die Anforderungen der Entscheidungsträger erfüllt werden, indem ein Projekt rechtzeitig, innerhalb des Budgets und in erforderlicher Qualität abgeschlossen wird

Projektmanagement umfasst den gesamten Entscheidungsprozess und strukturiert in der Regel den Projektplan anhand eines 6-Ebenen Prozesses:

1. Definition des Vorhabens

Diese Phase umfasst die detaillierte Bestimmung des Vorhabens, entweder basierend aus den Zielen einer Strategie (oder SUMP > Aufgaben 5.1, 7.2) oder durch die direkte Identifizierung von Problemen. Sie schließt die Differenzierung der Anforderungen und die Identifizierung von Einschränkungen genauso ein, wie die Auswahl von Leistungsindikatoren (> Aufgaben 5.2, 8.1).

2. Alternativen aufstellen

Verschiedene Alternativen (z.B. verschiedene Merkmale oder Strecken) müssen vorbereitet werden um ein effektives und effizientes System zu finden, dass die maximale Unterstützung durch die Stakeholder sichert. Verschiedene Instrumente können genutzt werden, um die professionelle Kreativität und die Einbindung der Stakeholder zu unterstützen.

3. Bewertung der Alternativen

Umfasst die Bewertung der Alternativen hinsichtlich der potenziellen Wirkungen und Kosteneffizienz. Dieser Prozess bewertet verschiedene Merkmale: Wirkungen auf die lokale Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Er schließt eine technische Analyse jeder alternative und eine Bewertung der wahrscheinlichen Akzeptanz ein.

4. Formale Entscheidung

Die Entscheidung trifft die Verantwortliche Institution unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse. Sie umfasst eine Vereinbarung über die bevorzugte Alternative, die zeitliche und personelle Umsetzung und die Ressourcen (>> Aufgabe 7.1, 7.2)

5. Umsetzung

Umfasst alle notwendigen vorbereitenden und begleitenden Arbeiten um das Vorhaben zu realisieren. Bei Infrastrukturprojekten müssen Details der Bauphasen vereinbart und Genehmigungen eingeholt werden. Diese Phase kann auch andere Aufgaben wie die Einstellung von Personal oder eine Informationskampagne umfassen (> Aufgabe 10.2).

6. Monitoring und Evaluation (> siehe Aufgaben 10.3)

Daten zur Leistung werden erfasst und analysiert, um die Zielerreichung zu beurteilen. Dies kann zur Verbesserung zukünftiger Vorhaben und der Evaluation der Gesamtstrategie beitragen.

GROBE PHASEN DES PROJEKTMANAGEMENTS

(A) SCOPING:

- (i) Projektauftrag und -ziele bestimmen
- (ii) Relevante Hindernisse identifizieren
- (iii) Spezielle erforderliche Strategien identifizieren
- (iv) Projektphasen bestimmen
- (v) Ressourcenanforderungen bestimmen
- (vi) Fähigkeitsanforderungen bestimmen



(B) PROJEKTTEAM EINRICHTEN:

- (i) Passende Personen identifizieren und Projektteam bilden
- (ii) Organisationsstruktur und -verfahren vereinbaren
- (iii) Projektteam personell ausstatten



(C) DETAILLIERTE VORBEREITUNG:

- (i) Pläne/Strategien entwerfen
- (ii) notwendige Ressourcen abschätzen
- (iii) Mögliche Risiken und Hindernisse bestimmen



(D) PROJEKTDURCHFÜHRUNG:

- (i) Den Prozess organisieren
- (ii) Input, Prozess und Ergebnisse überwachen
- (iii) Hindernisse überwinden
- (iv) Projektbewertung

Quelle: *Guidemaps Handbook, Volume 1: Concepts and tools, S. 15 and*
[22.www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](https://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Das Management der Maßnahmenumsetzung mit weiteren Systemen des Leistungsmanagements in der Verwaltung.

ZEITPLANUNG

- Während der Umsetzungsphase

CHECKLISTE

- ✓ Arbeitsplan über das Organisationsverfahren und Verantwortlichkeiten vereinbart.
- ✓ Plan für Risiken und Eventualitäten erarbeitet
- ✓ Berichtsformate vereinbart.

BEISPIEL

BUDAPEST, UNGARN: KOORDINIERUNG EINGEBUNDENER PARTEIEN

Das „Heart of Budapest“-Programm ist ein Programm, das 2007 erstellt wurde, um die Innenstadt durch großräumige Verkehrsberuhigung zu revitalisieren. Es wurde durch die folgenden Schlüsselakteure initiiert und organisiert: Die Stadtverwaltung von Budapest (als Projektverantwortliche), die „Heart of Budapest Urban Development Non-profit Company“ (als Koordinator der Projektumsetzung), ein privates Beratungsunternehmen, das den Plan erarbeitete und die „Aiming for a clean inner city“ association (eine NGO die die Einbindung der Bürger in das Projekt organisiert). Die Bedeutung des Projektes zog auch andere Stakeholder an – Medien, lokale Unternehmen, öffentliche Planungsbehörden. Wegen der Komplexität des Plans wurde die zuvor genannte gemeinnützige Gesellschaft gegründet, um

die eigentliche Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit der lokalen Bezirksverwaltung zu organisieren und zu koordinieren. Die Gesellschaft ist für die Transparenz der Umsetzung verantwortlich (z.B. über die Website und einen Newsletter), während die wichtigsten Akteure im Planungsprozess lokale Politiker und das Unternehmen waren, die den eigentlichen Plan entwickelten. Während der Umsetzungsphase zeigte sich, dass es sehr wichtig ist eine eigene Organisation für die Umsetzung zu haben.

Eltis Fallstudie mit mehr Informationen zum „Heart of Budapest“-Programm: http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961

Quelle: Gábor Heves, Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe



AUFGABE 10.2 BÜRGER INFORMIEREN UND AKTIVIEREN

BEGRÜNDUNG

Die Bürger zu informieren und zu aktivieren ist nicht nur für einen SUMP erforderlich, sondern auch, wenn sie direkt durch die Maßnahmenumsetzung betroffen sind. Im Verlauf der Umsetzung ist es auch wichtig die Öffentlichkeit über den Fortschritt zu informieren.

ZIELE

- Akzeptanz der Maßnahmen sichern.
- Bewusstsein für die Möglichkeiten und Restriktionen der Maßnahmenumsetzung stärken.
- Die Teilhabe an Maßnahmen erhöhen.

AKTIVITÄTEN

- Sprechen Sie mit Bürgern, oder Stakeholdern die direkt durch eine geplante Maßnahme betroffen sind (positiv oder negativ) vor der Umsetzung und beachten Sie deren Bedenken. Bedenken Sie, dass die, die negativ beeinflusst werden, natürlich mehr „Lärm machen“ als diejenigen, die von einer Maßnahme profitieren.
- Negative Effekte verringern, die die Maßnahmenumsetzung begleiten (z.B. Unterstützung für Unternehmen, die von langdauernden Baustellen betroffen sind).
- Die Öffentlichkeit über den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung informieren.
- Meilensteine der Maßnahmenumsetzung hervorheben und Abschlüsse mit den Bürgern feiern (z.B. Straßenfest nach Einführung einer Fußgängerzone).

ZEITPLANUNG

- Während der Umsetzungsphase.

CHECKLISTE

- ✓ Bürger und Stakeholder, die direkt betroffen sind eingebunden.
- ✓ Lösungen erarbeitet, um negative Effekte während der Umsetzung zu verringern.
- ✓ Öffentlichkeit über den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung informiert.



MEHR INFORMATIONEN

CiViTAS-VANGUARD, 2011: Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.

Link: http://www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

CiViTAS-ELAN, 2012: Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,

Link: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

BEISPIELE

GENT, BELGIEN: DIE ÖFFENTLICHKEIT AKTIV ÜBER DEN UMBAU DES BAHNHOFES INFORMIEREN

Die Stadt Gent startete 2007 zusammen mit fünf Projektpartnern ein großräumiges Projekt, um den Bahnhof Gent Sint-Pieters und das Umfeld an die Ansprüche des 21ten Jahrhunderts anzupassen. Bis 2020 sollte das Areal in ein erreichbares und komfortables Gebiet zum Wohnen und Arbeiten mit guten intermodalen Verknüpfungen verwandelt werden. Das Projekt hat enorme Wirkungen nicht

nur auf die umgebenden Nachbarschaften, sondern auf die ganze Stadt und ihre Bewohner. Der Stadt richtete einen Informationsstand ein, der eine umfangreiche Kommunikation mit und Beteiligung der Bürger organisiert, sowohl in der Planungs- als auch in der Umsetzungsphase.

Nähere Details in Anhang C.

ZAGREB, KROATIEN: BETEILIGUNG VON STAKEHOLDERN UND BÜRGER BEI DER PLANUNG EINES NEUEN UMSTEIGEBAHNHOFES

Über die Einbindung in das CiViTAS-ELAN Projekt, erstellte die Stadt Zagreb einen konzeptionellen Entwurf für den neuen Sava-Nord Umsteigebahnhof. Weil er fünf Verkehrsträger verknüpft und eine große Wirkung auf die Entwicklung erwartet wurde, entschied die Stadt, verschiedene lokale Stakeholder in die Verkehrs- und Gestaltungsstudie einzubinden. Die Stadt nutzte verschiedene Medien, Stakeholder Meetings und Präsentationen, um Stakeholder und Bürger in die Debatte über den neuen Bahnhof einzubinden.

Nähere Details in Anhang C.

AUFGABE 10.3: FORTSCHRITT DER ZIELERREICHUNG PRÜFEN

BEGRÜNDUNG

Das grundlegende Vorgehen für Monitoring und Evaluation wurden bereits geklärt, bevor der Plan verabschiedet wird (> Aufgabe 8.1). Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist es Zeit, die ausgewählten Methoden für das Monitoring und die Evaluation anzuwenden zu prüfen wieviel Fortschritt bei der Zielerreichung gemacht wurde. Die Ergebnisse der Evaluation sind nötig, um eine Anpassung der Maßnahmen zur effizienteren und finanziell leistbaren Zielerreichung zu ermöglichen. (Aufgabe 11.1 Den aktuellen Plan regelmäßig fortschreiben). Die Berichte sollten sicherstellen, dass die Ergebnisse der Umsetzung in die öffentliche Debatte gebracht werden, um allen Akteuren die Möglichkeit zu geben, Korrekturen vorzunehmen (z.B. wenn Ziele erreicht sind, Maßnahmen widersprüchlich erscheinen, etc.)

ZIELE

- Den Überblick über den Fortschritt der Zielerreichung erhalten.
- Probleme, Engpässe und andere Herausforderungen für die termingemäße Umsetzung identifizieren.
- Stakeholder und Bürger regelmäßig über den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung informieren.

AKTIVITÄTEN

- Den Fortschritt der Umsetzung und die Wirkungen regelmäßig beobachten (> Aufgabe 8.1)
- „Harte“ Ergebnisse zeigen, die den Fortschritt messbarer Ziele und Indikatoren aufzeigen (z.B. Reduzierung eines bestimmten Belangs), da diese zeigen, ob die Maßnahmen erreicht haben, was sie erreichen sollten.
- „Weiche“ Erkenntnisse zeigen, die sich auf die Umsetzungserfahrungen, die Erfüllung übergeordneter Ziele, Bewusstseinsstärkung, etc. beziehen, da diese besonders wertvoll sind, wenn die Maßnahmen (verändert) an anderer Stelle wiederholt werden soll.

- Die Wirkungen der Maßnahmen und Maßnahmenpakete regelmäßig (alle 1-5 Jahre – abhängig von den Maßnahmen) evaluieren.
- Einen Evaluationsbericht veröffentlichen, der sich an Stakeholder und Bürger richtet.

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Eine Plausibilitätsprüfung in das Monitoring der Umsetzung einbinden. Das bedeutet, dass Stakeholder, die Öffentlichkeit und externe Experten Rückmeldung dazu geben sollen, wie die Umsetzung die vereinbarten Zielsetzungen und Zielvorgaben des SUMP widerspiegelt.
- Monitoring und Evaluation transparent gestalten, bevorzugt durch ein externes Unternehmen, um Neutralität zu sichern und dasselbe Indikatorenset benutzen, das zuvor genutzt wurde. Wenn dies unrealistisch ist (z.B. durch finanzielle Restriktionen) ist eine Selbstevaluation eine solide Alternative.

ZEITPLANUNG

- Nach der Verabschiedung des Maßnahmen- und Finanzierungsplanes (Umsetzungsphase).

CHECKLISTE

- ✓ Maßnahmenumsetzung kontinuierlich beobachtet.
- ✓ Wirkungen regelmäßig evaluiert.
- ✓ Evaluationsbericht erarbeitet und veröffentlicht.

NÄHERE INFORMATIONEN ZU MONITORING UND EVALUATION

Siehe Aufgabe 8.1 Monitoring und Evaluation organisieren

BEISPIELE

AACHEN, DEUTSCHLAND: UMSETZUNG DES MONITORINGS DURCH REGELMÄßIG STATUSTREFFEN

In der Stadt Aachen, treffen sich verschiedene Stakeholder vierteljährlich im Rahmen eines kontinuierlichen Monitoringprozesses zum Status der Maßnahmenumsetzung im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität.

Vor dem Hintergrund des Inkrafttretens eines Plans zur Luftreinhaltung mit 29 mobilitätsbezogenen Maßnahmen in 2009, wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus den städtische Verkehrs- und Umweltämtern, der Industrie- und Handelskammer, dem lokalem Verkehrsbetrieb (ASEAG) und dem regionalen Verkehrsverbund (AVV) besteht, um die Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig zu beobachten. Während der Treffen wird der Stand jeder Maßnahme diskutiert und, wenn die Zielerreichung zweifelhaft ist, werden Anpassungsmaßnahmen geplant. Neben einer kontinuierlichen Berichterstattung über die Umsetzung, ist die Einrichtung regelmäßiger Sitzungen ein weicher Ansatz für ein günstiges und effizientes Monitoring während der Umsetzungsphase.

VITORIA-GASTEIZ, SPANIEN: FORTSCHRITT DER ZIELERREICHUNG PRÜFEN

Der „Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público“ („Plan für Nachhaltige Mobilität und öffentliche Räume“) der Stadt Vitoria-Gasteiz ist eins der strategischen Projekte im Zusammenhang mit der Stadtvision, die im Masterplan der Stadt für 2015 beschrieben wird. Es muss die soziale Verantwortung für die Einführung und Durchführung von Strategien berücksichtigen, die zu einer nachhaltigen Zukunft beitragen, mit besonderem Augenmerk auf dem Kampf gegen den Klimawandel und der Notwendigkeit, sozialen Zusammenhalt zu fördern sowie der Schaffung einer kompakten Stadt.

Um den Fortschritt der Zielerreichung zu prüfen, wurde 2011 eine Umfrage zur städtischen Mobilität durchgeführt. Die Umfrage schafft ein Verständnis für die Veränderungen in der Stadt und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung seit der Planeinführung. Die Umfrage bestand aus zwei Teilen: Im ersten Teil wurden 4.000 Telefoninterviews geführt, um den SUMP zu evaluieren. Der zweite Teil konzentrierte sich auf die Beziehung zwischen Mobilität und ökonomischer Funktionalität (wie kommt man zur Arbeit, etc.) und wurde über direkte

Interviews mit 300 Unternehmen und 2.700 Angestellten durchgeführt.

Eine Umfrage, die 2006 gemacht wurde, diente als Referenz für den Vergleich, wie sich Mobilität seit Beginn des SUMP verändert hat. Die Daten zeigte, dass während 2006 und 2011 die Zahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel um 80% gestiegen ist.

Quelle: Kerstin Burckhart, IET Barcelona; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council www.vitoria-gasteiz.org/movilidad



SCHRITT 11: DEN AKTUELLEN PLAN REGELMÄßIG FORTSCHREIBEN

- Lehren ziehen
- Den aktuellen Plan regelmäßig aktualisieren
- Ergebnisse prüfen – Erfolge und Misserfolge verstehen
- Neue Herausforderungen für die nächste Generation des SUMP identifizieren
- Meilenstein: Abschließende Bewertung der Auswirkungen abgeschlossen

AUFGABE 11.1: DEN AKTUELLEN PLAN REGELMÄßIG FORTSCHREIBEN

BEGRÜNDUNG

Die Evaluatationsergebnisse (> Aufgabe 10.3: Fortschritt der Zielerreichung prüfen) sollten regelmäßig in den Prozess rückgekoppelt werden, um den Prozess und die Umsetzung zu optimieren. Eine gewisse Flexibilität ist nötig, um zu garantieren, dass neue Entwicklungen und Erkenntnisse berücksichtigt werden. Ansonsten verliert der Plan an Effektivität.



ZIELE

- Auf neue Entwicklungen reagieren.
- Sicherstellen, dass die Umsetzung auf dem richtigen Weg ist und Zielvorgaben erreicht werden,
- Den Umsetzungsprozess optimieren.

AKTIVITÄTEN

- Flexibel bei der Aktualisierung des Plans und bei Änderungen der Umsetzung sein.
- Bereiche identifizieren, wo die Zielsetzungen nicht erreicht werden konnten oder, wo neue Entwicklungen den Plan unwirksam machen.

- Korrekturen, wo notwendig, in Kooperation mit den relevanten Akteuren durchführen. Das Umsetzungsprogramm kann, abhängig davon, wie die Umsetzung funktioniert während der Umsetzungsphase modifiziert werden, die üblicherweise drei bis zehn Jahre dauert.
- Die Veränderungen des SUMP, die aus der Evaluation resultieren und auf politischer Ebene genehmigt sind, darlegen.

ZEITPLANUNG

- Prüfung und Aktualisierung mindestens alle fünf Jahre.

CHECKLISTE

- ✓ Notwendige Anpassungen der Umsetzung identifiziert.
- ✓ Anpassungen mit den betroffenen Akteuren diskutiert,
- ✓ Planfortschreibung durchgeführt.



AUFGABE 11.2: ERGEBNISSE PRÜFEN – ERFOLGE UND MISSERFOLGE VERSTEHEN

BEGRÜNDUNG

Die Ergebnisse des SUMP zu prüfen bedeutet, sowohl die Wirkungen auf die städtische Mobilität und den Verkehr und darüber hinaus (Beitrag zur Vision) als auch die Effektivität des Planungsprozesses selbst zu bewerten, um den Erfolg der Planentwicklung zu bestimmen. Es braucht beide Aspekte um aus der Erfahrung zu lernen und das Vorgehen zu verbessern, was wiederum dabei hilft, eine solide Basis für den nächsten Planungszyklus bildet.

ZIELE

- Den Planungsprozess, den Plan und die Umsetzung mit Blick auf Erfolge und Misserfolge analysieren.
- Das Verständnis des Prozesses und die Gesamtwirkung der Maßnahmen verbessern.
- Lehren ziehen, um den nächsten SUMP vorzubereiten.

AKTIVITÄTEN

Wenn ausreichende Ergebnisse verfügbar sind:

- Eine Prozessevaluation durchführen (z.B. teilnehmende Beobachtung, Testgruppen, Interviews) und
- die Gesamtwirkung der umgesetzten Maßnahmen bewerten.
- Analysieren was gut und was schlecht lief, Zielsetzungen aufführen, die nicht erreicht werden konnten, aber weiter verfolgt werden.
- Die gezogenen Lehren dokumentieren.
- Strategien entwickeln, um Erfolge zu vermehren und Misserfolge im nächsten Planungszyklus zu vermeiden.
- Die gezogenen Lehren im Projektteam und bei den Akteuren kommunizieren.

ZEITPLANUNG

- Die Effektivität des Planungsprozesses während der Umsetzungsphase prüfen.
- Wenn ausreichend Maßnahmen umgesetzt wurden, die Gesamtwirkung beurteilen (d.h. ist man der Vision näher gekommen?)

WEITERFÜHRENDE MAßNAHMEN

- Wesentlich für die Weiterentwicklung der Strategie ist es, die Ergebnisse zu verbreiten (Erfolge und Misserfolge), so dass andere Städte davon lernen können.

CHECKLISTE

- ✓ Ex-post Evaluation des Planungsprozesses und der Maßnahmenumsetzung angeschlossen.
- ✓ Schlussfolgerungen dokumentiert.

BEISPIELE

TOULOUSE, FRANKREICH: AUSGANGSPUNKT FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES NEUEN PLANS

2008 initiierte Toulouse die Revision des Verkehrsplans (PDU) von 2001. Der Plan umfasst den sogenannten Umkreis des öffentlichen Verkehrs von Toulouse, der damals 72 Kommunen umfasste (einschließlich Toulouse). Der neue Plan sollte alle Kommunen die auch im städtischen Entwicklungsplan (SCOT), enthalten sind, einschließen – insgesamt 118 Kommunen.

Eine multimodale Evaluation der verschiedenen PDU Indikatoren wurde innerhalb der ersten drei Monate abgeschlossen. Die Ergebnisse dieser Evaluation wurden in verschiedenen thematischen Arbeitsgruppen im Zusammenhang mit den ursprünglichen Zielen des PDU, neuen Gesetzen und lokalen Zielen, diskutiert. Ergebnis war eine Empfehlung für die Ziele der PDU Fortschreibung. Diese Ziele bildeten die Grundlage für die Entwicklung des neuen PDU.

Nähere Details in Anhang C.

ERFURT, DEUTSCHLAND: BEWERTUNG DER ERGEBNISSE EINES LOKALEN VERKEHRSPANS

Die Stadt Erfurt evaluierte die Ergebnisse des lokalen Verkehrsplans nach zehn Jahren (auch in einer Broschüre veröffentlicht). Das war ein angemessener Zeitraum um die Ergebnisse eines komplexen,

strategischen Konzepts zu evaluieren. Die vier wesentlichen Punkte des Evaluationsprozesses waren:

Die langfristigen Wirkungen über Umfragen mit derselben Struktur 1991, 1994 und 1998 erfassen.

Die Evaluation auf einzelne Maßnahmen runterbrechen, um zu sehen, welche Erfolge oder Probleme mit welcher Maßnahme zusammenhängen.

„Klassische“ Verkehrsdaten berücksichtigen und Daten zum Mobilitätsverhalten (Modal-Split, Fahrten, etc.) nutzen.

Erfolge und Misserfolge der Planung und des Entscheidungsprozesses evaluieren und diese während der Umsetzung berücksichtigen (z.B. Strategische Planung, Bürgerbeteiligung, etc.).

Quelle: Guidemaps Handbook, Volume 1: Concepts and Tools, S. 60. [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)



AUFGABE 11.3: NEUE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION DES SUMP IDENTIFIZIEREN

BEGRÜNDUNG

Bevor mit der Arbeit an einem neuen SUMP begonnen wird, sollten die bisherigen Erfahrungen mit Blick auf zukünftige Herausforderungen reflektiert werden. Das hilft den Planungsprozess und die Maßnahmenauswahl zukünftig zu optimieren. Erfahrungen aus Ländern, wo SUMPs seit einigen Jahren verpflichtend sind (England, Frankreich), zeigen, dass jeder Planungszyklus dabei hilft, die Kompetenzen zu erweitern und die Effektivität im nächsten Planungszeitraum zu erhöhen. Eine erste Analyse der Herausforderungen für den nächsten SUMP kann die Gestaltung des neuen Planungsprozesses und den Kreis zwischen dem aktuellen und dem neuen SUMP schließen. Eine weitere Motivation, die Richtung des neuen SUMP zu bedenken liegt darin, eine stärkere Integration anderer Politikbereiche in zukünftigen Plänen zu fokussieren.

ZIELE

- Sich auf den nächsten Planungszeitraum vorbereiten.
- Erfahrungen im Hinblick auf zukünftige Herausforderungen reflektieren.

AKTIVITÄTEN

- Neue Herausforderungen identifizieren, die sich während der Umsetzung entwickelt haben (z.B. in der Diskussion mit Stakeholdern, in der Datenanalyse).
- Mit den Stakeholdern diskutieren, wie die gemachten Erfahrungen helfen können, diese Herausforderungen besser zu bewältigen.
- Überlegen, wie Strategien anderer Politikbereiche genutzt werden können, um Synergien mit der Verkehrspolitik zu erzeugen (Flächennutzung, Energie, Umwelt, Wirtschaft, Soziales, Gesundheit, Sicherheit).
- Sich darauf vorbereiten die nächste Generation des SUMP zu entwickeln.

ZEITPLANUNG

- Vor Beginn der Arbeit an einem neuen SUMP (noch in der Umsetzungsphase des aktuellen Plans).

CHECKLISTE

- ✓ Neue Herausforderungen für städtischen Verkehr und Mobilität identifiziert.
- ✓ Erfahrungen aus dem aktuellen Planungszyklus für die Entwicklung des nächsten SUMP genutzt.

BEISPIEL

LILLE, FRANKREICH: VORBEREITUNG DES ZWEITEN PDU

Ende 2005, wie gesetzlich vorgeschrieben, evaluierte der Ballungsraum Lille seinen SUMP aus dem Jahr 2000. Als Ergebnis dieser Evaluation und neuer Entwicklungen auf nationaler Ebene, wie beispielsweise die nationale Umweltdebatte, entschied Lille sich 2006 eine Aktualisierung zu initiieren. Die Ergebnisse einer Mobilitätsumfrage in der Region belebten die thematischen Arbeitsgruppen des ersten PDU wieder. Sie wurden gebeten, neue Ideen für den zweiten SUMP einzubringen, der die Zeitspanne von 2010 bis 2020 abdecken sollte. Diese Arbeitsgruppen trafen sich regelmäßig zwischen 2006 und 2010, um die Themen und den Inhalt des neuen SUMP zu diskutieren.

Nähere Details in Anhang C.

ANNEX A: GLOSSARY

Concept/Abbreviation	Explanation
Accessibility	The accessibility of an activity to an individual is the ease with which the individual can get to the places where that activity can be performed.
Alternative scenarios	Describe developments resulting from different choices of policies and measures.
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain (Urban Transport Authority in France)
Assessment	Judgement of project performance against milestones and required outputs, at various points during the Sustainable Urban Mobility Plan process or after implementation.
Business-as-usual scenario	Describes development if actions that are already programmed are implemented.
Citizen participation	Encouraging and enabling citizens to join the debate and collective decision making via a range of tools.
Do-nothing scenario	Describes development if nothing is done at all (only prediction of exogenous trends).
Engagement	The process of identifying stakeholder groups and incorporating their concerns, needs and values at appropriate points in the planning process.
Ex-ante evaluation (appraisal)	A process of assessing how well a scheme or strategy will likely perform. It can assist in making efficient choices between options.
Ex-post evaluation	Reviews the sustainable urban mobility planning and implementation stages, and the overall results of the decision-making process.
Gender equity	Giving women and men the same opportunities, rights and responsibilities in the field of transport.
Indicator	A defined piece of data (usually quantitative) that is used to monitor progress in achieving a particular objective or target. For example, road accident numbers are one indicator of safety.
Integrated approach	Integration of practices and policies between transport modes, policy sectors, public and private agencies, authority levels and between neighbouring authorities.
Land use	The function of a given area of land. Examples of types of land use include: residential, industrial, commercial, agricultural and recreational (also mixed use forms).
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. French law on clean air and rational use of energy of December 1996 that made it obligatory for all agglomerations with more than 100,000 inhabitants to develop a PDU.
LOTI	Loi des transports intérieurs. French law on domestic transport, adopted in December 1982.
LTP	Local Transport Plan in England and Wales.

Model	A (mathematical) representation of the relationships within the transport system (also linked to land use); widely used to predict the outcomes of transport strategies.
Monitoring	An ongoing measurement of progress through the collection of new data and/or collation of existing data sources.
Objectives	A broad statement of the improvements which a city is seeking. Objectives specify the directions for improvement, but not the means of achieving it.
Outcome indicator	Measures the impacts, benefits and changes that are experienced by different stakeholder groups during or after the implementation of a project.
Participatory approach	Involving citizens and stakeholders from the outset and throughout the process of decision making, implementation and evaluation, building local capacities for handling complex planning issues, and ensuring gender equity.
PDU	Plan de Déplacements Urbains in France.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible in Spain.
PUM	Piano Urbano della Mobilità in Italy.
Skill management plan	A strategy that outlines and explains how the required skills will be made available and maintained throughout the sustainable urban mobility planning process. The plan should identify internal and external individuals or organisations that can be assigned to certain tasks.
SMART principles	Specific, Measurable, Achievable, Realistic and Time-related.
Social inclusion	Considering the needs of the whole community including vulnerable groups such as children, disabled people, elderly, low income households, minority groups, etc. Guarantees equal access to public services, affordability and availability of related mobility options. Develops an inclusive labour market and facilitates employment through transport-related measures.
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbains French solidarity and urban renovation law of December 2000 that reinforced the PDU as an urban mobility planning instrument.
Stakeholder	Any individual, group or organisation affected by a proposed project, or who can affect a project and its implementation. This term includes the general public, as well as a wide range of other groups (e.g. businesses, public authorities and special interest groups).
Stakeholder involvement/engagement	The involvement of individuals, groups and organisations, to varying degrees, in aspects of the transport decision-making process through a variety of tools.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
Target	The aimed-for value of an indicator. Targets are the material expression of the policy choices made. Focusing on selected topics (indicators), they define a development corridor between “now” and a future “then.”

Source of Glossary: based on PILOT SUTP-Manual, GUIDEMAPS handbook and the PROSPECTS Decision-Makers’

ANNEX B: REFERENCE LIST

- AUCAME (Agence d'étude d'Urbanisme de Caen-Métropole), 2010:** Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), Qu'en Savons-Nous ? N°27, AUCAME, Caen, octobre 2010.
Source: www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN027_PDU.pdf
- Bruxellesmobilité, 2012:** Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012.
Source: www.bruxellesmobilitate.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises
- BUSTRIP, 2007:** Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans.
Source: www.movingsustainably.net/
- CENTRO - West Midlands Integrated Transport Authority, 2011:** West Midlands Local Transport Plan (2011 - 2026) - 'Making the Connections'.
Source: www.centro.org.uk/LTP/LTP.aspx
- CERTU, 1996:** Plans de déplacements urbains PDU – guide, Lyon, 1996.
Source: www.certu-catalogue.fr/plans-de-deplacements-urbains-guide.html
- CERTU, 2006:** Transport et mobilité, les dossiers du CERTU n°146", La concertation dans les PDU: pourquoi? Avec Qui? Comment?, Lyon, janvier 2006.
Source: www.certu-catalogue.fr/concertation-dans-les-pdu-la.html
- CERTU, 2012:** PDU. The French urban mobility plan – integrating transport policies, CERTU Fact Sheet 2012/73, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/pdu-the-french-urban-mobility-plan-integrating-transport-policies.html
- CERTU, 2013:** 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, CERTU Fact Sheet 2013/23, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html
- CiViTAS-CATALIST Project, 2012:** CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CiViTAS Initiative, 2012.
Sources: www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf
- CiViTAS-ELAN, 2012:** Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,
Source: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf
- CiViTAS-VANGUARD Project, 2011:** Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.
Source: www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf
- Council of the European Union, 2006:** Renewed EU Sustainable Development Strategy, 15/16 June 2006.
Source: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10917.en06.pdf>
- Council of the European Union, 2010:** Council conclusions on Action Plan on Urban Mobility, 3024th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Luxembourg, 24 June 2010.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf
- Department for Transport (UK), 2009:** Guidance on Local Transport Plans, July 2009.
Source: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- DISTILLATE Project, 2005:** Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use.
Source: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php
- Dundee City Council, 2000:** Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundee.gov.uk/dundeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf
- European Commission, 2006:** Thematic Strategy on the Urban Environment (includes Annex, see European Commission, 2007).
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- European Commission, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans - Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment, Annex, 25 September 2007.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutp_annex.pdf

- European Commission, 2009:** Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490/5.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm
- European Commission, 2011:** WHITE PAPER. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- European Parliament and Council of the European Union, 2003:** Directive 2003/35/EC on providing for public participation in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice. Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC, 26 May 2003.
Source: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:EN:PDF>
- Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004:** Final Report, Deliverable 4, author Marc Wolfram, Rupprecht Consult.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
- GART 2005a:** Transport public et déplacement dans les schéma de Cohérence territoriale», Actes du colloque organise le 13 septembre 2005, Paris, 2005.
Source: www.fnau.org/file/news/Actes20GARTFNAU.pdf
- GART, 2005b:** Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.
- GART, 2010:** Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.
Source: [www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/\(language\)/fr-FR](http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fr-FR)
- Gemeente Eindhoven 2009:** Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.
- GUIDEMAPS Project, 2004:** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)
- Helsinki Region Transport, 2011:** Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011
- King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006:** Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatory_toolkit_New_edition.pdf
- Lille Métropole, 2011:** PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id
- Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006:** Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf
- PILOT Project, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf
- PROSPECTS Project, 2005:** A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.
Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf
- Rupprecht Consult, 2005:** SUTP Efficiency Study": Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.
Source: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf>
- Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012:** State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.
Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_FINAL.pdf
- UN-Habitat, 2001:** Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.
Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122
- West of England Partnership, 2006:** West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.]
Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transportplan-200607-201011

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2006: West Yorkshire Transport Plan 2006/7 to 2010/11.

Source: www.wyltp.com/Archive/

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2011: MyJourney - West Yorkshire Local Transport Plan 2011 - 2026.

Source: www.wyltp.com/NR/rdonlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf

ANNEX C: GOOD PRACTICE EXAMPLES

This annex contains examples that are either introduced or fully included in the main text.

For further details please see the original language version of this text in English: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*



The original version of this document was funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union.

ANNEX D: CHECKLIST

PHASE 1: PREPARING WELL	
STEP 1: DETERMINE YOUR POTENTIAL FOR A SUCCESSFUL SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN	
Activity 1.1: Commit to overall sustainable mobility principles	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Overall commitment to sustainability principles from key stakeholders achieved. <input type="checkbox"/> Analysis concluded on the extent to which sustainability principles guide current policies relevant to urban mobility.
Activity 1.2: Assess the impact of regional /national framework	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Opportunities and potential problems identified that might result from regional and national framework conditions. <input type="checkbox"/> Relevant documents from national and regional level reviewed and results summarised.
Activity 1.3: Conduct self-assessment	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Appropriate self-assessment carried out. <input type="checkbox"/> Strengths and weaknesses with regard to developing a Sustainable Urban Mobility Plan identified. <input type="checkbox"/> Results summarised as starting point to optimise local planning processes.
Activity 1.4: Review availability of resources	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Required skills and financial resources for planning process analysed. <input type="checkbox"/> Skill management plan compiled <input type="checkbox"/> Budget for running sustainable urban mobility planning process politically approved. <input type="checkbox"/> Likely budgetary framework for measure implementation assessed.
Activity 1.5: Define basic timeline	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Realistic basic timeline for sustainable urban mobility planning process and measure implementation prepared. <input type="checkbox"/> Timeline approved by decision makers.
Activity 1.6: Identify key actors and stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Stakeholder groups identified: Primary stakeholders, key actors, intermediaries. <input type="checkbox"/> Analysis of actor constellations carried out. <input type="checkbox"/> Basic stakeholder coordination strategy developed.
STEP 2: DEFINE THE DEVELOPMENT PROCESS AND SCOPE OF PLAN	
Activity 2.1: Look beyond your own boundaries and responsibilities	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Most appropriate Sustainable Urban Mobility Plan area identified. <input type="checkbox"/> Agreement achieved on geographical coverage. <input type="checkbox"/> Agreement achieved on the basic roles and responsibilities of authorities and politicians. <input type="checkbox"/> Planning team created. <input type="checkbox"/> Political agreement signed and adopted by all municipal councils.
Activity 2.2: Strive for policy coordination and an integrated planning approach	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Relevant policy linkages identified (synergies and conflicts). <input type="checkbox"/> Initial options for policy integration assessed. <input type="checkbox"/> Dialogue established with all concerned actors about integration possibilities. <input type="checkbox"/> Initial prioritisation of integration options decided. <input type="checkbox"/> Assessment and prioritisation specified according to advanced scenario building results (> Activity 3.2).

Activity 2.3: Plan stakeholder and citizen involvement	<input type="checkbox"/> Planning of different involvement strategies finalised. <input type="checkbox"/> Communication plan elaborated and approved.
Activity 2.4: Agree on work plan and management arrangements	<input type="checkbox"/> Political mandate and support for your plan concluded. <input type="checkbox"/> Coordinator of the planning process determined. <input type="checkbox"/> Strategy for risk management and quality management devised. <input type="checkbox"/> Work plan for your planning process developed and politically approved.
Step 3: Analyse the mobility situation and develop scenarios	
Activity 3.1: Prepare an analysis of problems and opportunities	<input type="checkbox"/> Suitable indicators selected to describe the status. <input type="checkbox"/> All necessary data made available by the actors concerned. (If sufficient data is not available, start with what you have, but draft a plan on how to close the data gaps.) <input type="checkbox"/> Review and analysis concluded. Baseline scenario developed against which progress can be measured. <input type="checkbox"/> Key problems to be addressed by Sustainable Urban Mobility Plan prioritised.
ACTIVITY 3.2: DEVELOP SCENARIOS RATIONALE	<input type="checkbox"/> Do-nothing scenario elaborated (qualitatively and quantitatively). <input type="checkbox"/> Business-as-usual scenario elaborated (qualitatively and quantitatively). <input type="checkbox"/> Different alternative policy scenarios described (qualitatively and quantitatively). Choose which scenario serves the vision in the most efficient and effective way. <input type="checkbox"/> Appropriate techniques applied to support the scenario development and appraisal.
MILESTONE: ANALYSIS OF PROBLEMS & OPPORTUNITIES CONCLUDED	
PHASE 2: RATIONAL AND TRANSPARENT GOAL SETTINGS	
STEP 4: DEVELOP A COMMON VISION	
Activity 4.1: Develop a common vision of mobility and beyond	<input type="checkbox"/> Vision board established. <input type="checkbox"/> First draft of vision developed. <input type="checkbox"/> Draft discussed with stakeholders. <input type="checkbox"/> Agreement on final draft of vision. <input type="checkbox"/> Vision outcomes published in attractive format.
Activity 4.2: Actively inform the public	<input type="checkbox"/> Notes from stakeholder meetings made public. <input type="checkbox"/> Attractive information material about vision building and its outcomes elaborated and disseminated. <input type="checkbox"/> Media involved.
STEP 5: SET PRIORITIES AND MEASURABLE TARGETS	
Activity 5.1: Identify the priorities for mobility	<input type="checkbox"/> Vision reviewed to guide the development of the objectives. <input type="checkbox"/> Draft objectives developed. <input type="checkbox"/> Draft discussed with key stakeholders. <input type="checkbox"/> Final draft of the objectives formalised.
Activity 5.2: Develop SMART targets	<input type="checkbox"/> Develop a suitable set of locally relevant targets. <input type="checkbox"/> Reality check of objectives (> Activity 5.1) completed. <input type="checkbox"/> Formal adoption of targets and trajectories by all stakeholders as part of the action and budget plan (> Activity 7.2)
STEP 6: DEVELOP EFFECTIVE PACKAGES OF MEASURES	

ACTIVITY 6.1: IDENTIFY THE MOST EFFECTIVE MEASURES	<input type="checkbox"/> Framework of resources re-assessed. <input type="checkbox"/> Options of possible measures defined and summarised.
Activity 6.2: Learn from others' experience	<input type="checkbox"/> Identified interesting places that have implemented a measure. <input type="checkbox"/> Exchange with implementers established. <input type="checkbox"/> Key results summarised.
Activity 6.3: Consider best value for money	<input type="checkbox"/> Suitable measures (and packages of measures) assessed with an eye to costs and benefits as well as value for money. <input type="checkbox"/> Results summarised for discussion on final measure selection.
Activity 6.4: Use synergies and create integrated packages of measures	<input type="checkbox"/> Effective packages of measures and possible synergies identified. <input type="checkbox"/> Packages of measures checked with an eye to integration with land-use planning and other sectoral planning activities. <input type="checkbox"/> Set of packages of measures selected as input for discussion on final selection and action and budget plan (> Activity 7.2).
MILESTONE: MEASURES IDENTIFIED	
PHASE 3: ELABORATING THE PLAN	
STEP 7: AGREE ON CLEAR RESPONSIBILITIES AND ALLOCATE BUDGETS	
Activity 7.1: Assign responsibilities and resources	<input type="checkbox"/> Final set of packages of measures proposed. <input type="checkbox"/> Responsibilities and possible funding sources identified. <input type="checkbox"/> Discussion with concerned stakeholders concluded.
Activity 7.2: Prepare an action and budget plan	<input type="checkbox"/> Action and budget plan drafted. <input type="checkbox"/> Formal agreement from decision makers and key stakeholders.
Step 8: Build monitoring and assessment into the plan	
Activity 8.1: Arrange for monitoring and evaluation	<input type="checkbox"/> Suitable indicators (based on indicators selected in Activity 5.2 Develop SMART targets) selected. <input type="checkbox"/> Suitable monitoring and evaluation tools agreed on. <input type="checkbox"/> Work plan and responsibilities for data collection and management agreed.
STEP 9: ADOPT SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN	
Activity 9.1: Check the quality of the plan	<input type="checkbox"/> Final draft of Sustainable Urban Mobility Plan compiled. <input type="checkbox"/> Internal and stakeholder review completed. <input type="checkbox"/> Final amendments completed
Activity 9.2: Adopt the plan	<input type="checkbox"/> Sustainable Urban Mobility Plan adopted by elected representatives of public body/bodies responsible for planning.
Activity 9.3: Create ownership of the plan	<input type="checkbox"/> Public relations and involvement activities planned and carried out. <input type="checkbox"/> Adoption of Sustainable Urban Mobility Plan celebrated with citizens and stakeholders.
MILESTONE: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN ADOPTED	
PHASE 4: IMPLEMENTING THE PLAN	
Step 10: Ensure proper management and communication	

Activity 10.1: Manage plan implementation	<input type="checkbox"/> Work plan on management procedures and actor responsibilities agreed on. <input type="checkbox"/> Risk contingency plan elaborated. <input type="checkbox"/> Reporting formats agreed on.
Activity 10.2: Inform and engage the citizens	<input type="checkbox"/> Citizens and stakeholders who are directly affected by measure implementation involved. <input type="checkbox"/> Solutions for mitigation of negative effects during implementation elaborated. <input type="checkbox"/> General public informed about progress of measure implementation.
Activity 10.3: Check progress towards achieving the objectives	<input type="checkbox"/> Implementation of measures continually monitored. <input type="checkbox"/> Impacts evaluated at regular intervals. <input type="checkbox"/> Evaluation report prepared and published.
STEP 11: LEARN THE LESSONS	
Activity 11.1: Update current plan regularly	<input type="checkbox"/> Necessary amendments in implementation of measures identified. <input type="checkbox"/> Amendments discussed with actors concerned <input type="checkbox"/> Plan update concluded.
Activity 11.2: Review achievements – understand success and failure	<input type="checkbox"/> Ex-post evaluation of planning process and measure implementation concluded. <input type="checkbox"/> Lessons learnt documented.
Activity 11.3: Identify new challenges for next Sustainable Urban Mobility Plan generation	<input type="checkbox"/> New challenges ahead for urban transport and mobility identified. <input type="checkbox"/> Lessons learnt from current planning cycle used for development of next Sustainable Urban Mobility Plan.
MILESTONE: FINAL IMPACT ASSESSMENT CONCLUDED	

ANNEX E: EXPERTS CONSULTED IN WORKSHOPS AND EXPERT GROUP MEETINGS

For further details please see the original language version of this text in English: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*

The original version of this document was funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union.