



LEITFADEN:

Nachhaltige Mobilitätsplanung im Quartier

Synergien zwischen einem stadtweiten SUMP
und einer quartiersbasierten Mobilitätsplanung



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Einführung	5
1.1 Ziele und Zielgruppen	5
1.2 Das Quartier – der Schlüssel zum Mobilitätswandel.....	6
1.3 Beteiligung und Mitgestaltung.....	8
2. Quartiersbasierte Planung	10
2.1 Was kennzeichnet ein Quartier?	10
2.2 Formale Macht und Beteiligung der Interessenvertretung.....	11
3. Mitgestaltung	13
3.1 Ursprung und Anwendung.....	13
3.2 Mitgestaltung bei der Mobilitätsplanung im Quartier	14
4. Vor- und Nachteile von Mitgestaltung auf Quartiersebene	16
4.1 Vorteile und Chancen.....	16
4.2 Nachteile und Herausforderungen.....	18
5. Beziehung zwischen stadtweiter und quartiersbasierter Planung	21
5.1 Wie beziehen sich die SUMP-Prinzipien auf quartiersbasierte Planung?	21
5.2 Wie bezieht sich der SUMP-Zyklus auf die Planung im Quartier?.....	23
5.3 Zahlreiche Konstellationen des Planungszustandes auf Stadt- und Quartiersebene	25
5.4 Angleichung der quartiersbasierter Mitgestaltung an den SUMP-Prozess	27
6. Quartiersplanung zur Unterstützung eines stadtweiten SUMP.....	30
6.1 Wie kann quartiersbasierte Mobilitätsplanung einen SUMP unterstützen?	30
6.2 Wann ist quartiersbasierte Mobilitätsplanung geeignet?.....	31
7. Empfehlungen und neue Wege	33
7.1 Empfehlungen an Städte.....	33
7.2 Empfehlungen an regionale, nationale und europäische Behörden.....	34
8. Referenzenliste	36

Zusammenfassung

Dieser SUMP-Leitfaden zeigt Wege auf, wie sich Planungsmaßnahmen auf Quartiersebene und der stadtweiten Ebene gegenseitig ergänzen können. Er beruht auf der Erfahrung des CIVITAS-Projekts SUNRISE und seines „Schwesterprojekts“ (<https://civitas-sunrise.eu/resources/sister-projects>).

Das Dokument stellt die besonderen Planungsvorteile nachhaltiger Mobilität auf Quartiersebene vor. Das Quartier ist der Ort, an dem sich das alltägliche Leben der Menschen entfaltet, wo unsere Kinder spielen, wo wir die Nachbarschaft kennen, unsere täglichen Einkäufe erledigen, unseren Nachwuchs großziehen, Bekannte besuchen, uns um unsere alternden Eltern kümmern, etc.. Diese räumliche Ebene weist per Definition bestimmte Merkmale auf, die für ein nachhaltigeres Mobilitätssystem genutzt werden können und sollen. Dies beinhaltet kurze Wege, welche die aktive Mobilität fördern, aber auch ein gemeinsames Identitätsgefühl, breites lokales Wissen, etablierte Kommunikationskanäle u.v.m..

Ein weiterer entscheidender Vorteil der Arbeit auf Quartiersebene ist die Möglichkeit, die Bewohnenden und die Interessenvertretung in alle Schritte der Innovationskette intensiv mit einzubeziehen – viel mehr als es normalerweise innerhalb eines stadtweiten (SUMP) Planungsprozesses möglich wäre: Die Problembestimmung, die Maßnahmenentwicklung, ihre Umsetzung und ihre Bewertung. Der Ausgangspunkt dieses Leitfadens ist daher der Nexus zwischen „Ko-Kreation“ als einen Verfah-

rensansatz und der Nachbarschaft als eine räumliche / soziale Einheit.

Für gewöhnlich gibt es auf der Quartiersebene allerdings einen Mangel an Einfluss, an besonderen Fachkenntnissen, an qualitativ hochwertigen Daten, an Personalkapazitäten und an Einfluss bei Infrastrukturentscheidungen, die den Stadtteil betreffen. All das bedeutet, dass die Bemühungen auf Quartiersebene mit den Bemühungen auf stadtweiter Ebene „verknüpft“ werden müssen. Es bedeutet auch, dass wenn eine städtische Mobilitätsplanung die tägliche Realität ihrer vielen Quartiere auf hoher Ebene außer Acht lässt, sie Gefahr einer „strukturellen Arroganz“ läuft bzw. Ignoranz und beschränkter Wirksamkeit. Mit anderen Worten: Wenn Mobilität innerhalb der verschiedenen Quartiere nicht funktioniert, ist es unwahrscheinlich, dass sie in der Stadt als Ganzes funktionieren wird.

Daher muss die Planung der Quartiere und der gesamten Stadt aufeinander abgestimmt werden. Dieser Leitfaden zeigt Situationen auf, wo die Angleichung am sinnvollsten ist. Ebenso zeigt es Wege auf, wie solch eine Angleichung erreicht werden kann. Bei guter Koordination können SUMP-Prozesse Maßnahmen auf Quartiersebene auf verschiedenste Weise unterstützen und sicherstellen, dass dezentralisierte Bemühungen mit stadtweiten Zielen und Maßnahmen kompatibel sind. Ebenso können Initiativen für nachhaltige Mobilität in einem Quartier bestimmte Maßnahmen zur Umsetzung in der gesamten Stadt leiten.



Bild 1: Treffen mit Bewohnenden im Quartier Baka, Jerusalem (Israel)
© Stadt Jerusalem.

1. Einführung

1.1 Ziele und Zielgruppen

Das Quartier ist der Planungsbereich, in dem die meisten Menschen ihre Stadt aus eigener Erfahrung erleben – sie leben dort, sind dort zu Fuß unterwegs, fahren mit dem Fahrrad oder Auto durch, zu und aus ihrem Quartier – und sind direkt von der Qualität ihrer Umgebung und Infrastruktur betroffen. Auf Quartiersebene verwenden die Bewohnenden das Verkehrssystem aktiv, sind aber auch direkt davon betroffen: Aufgrund von Barrierewirkungen, Sicherheitsbedenken, Lärmbelastung und Luftverschmutzung – ein Segen und Fluch zugleich.

Allerdings wird das Quartier kaum als ein zentraler Bereich für Planungsbemühungen gesehen – sei es für Mobilität oder andere Bereiche. Das breite lokale Wissen der Menschen über ihre direkte Umgebung wird in den herkömmlichen Planungsprozessen normalerweise nicht berücksichtigt, obwohl eine Vielzahl der lokalisierten Einzelheiten die Lebensqualität und die Mobilitätsentscheidungen von fast allen bestimmen. Selbstverständlich kann ein stadtweiter Planungsprozess nicht alle Aspekte auf der Mikroebene berücksichtigen und adressieren. Daher gibt es sowohl eine Notwendigkeit als auch eine Chance stadtweite SUMP mit der Planung auf Quartiersebene zu ergänzen.

Dieser Leitfaden adressiert die Mobilitätsplanung auf Quartiersebene und die Möglichkeiten einer Ko-Kreation innerhalb des Kontextes eines stadtweiten SUMP-Prozesses. Was sind die Chancen und Herausforderungen, wenn die Verkehrsplanung auf die Quartiersebene gebracht wird? Kann quartiersbasierte Planung die Umsetzung eines SUMP unterstützen und verstärken und umgekehrt? Gibt es ein Risiko für Interessenkonflikte und zu welchem Grad kann und soll sich quartiersbasierte Planung auf die stadtweite Planung und Ziele beziehen? Was sind die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den Planungsprozessen?

Dieses Dokument dient dazu, eine Einführung und Einblicke in dieses Thema zu gewähren. Allerdings wird es weder eine ausführliche Anleitung zu den Methoden der Mobilitätsplanung für Quartiere, noch eine ausführliche Beschreibung von Beispielen geben. Diese werden von mehreren anderen Veröffentlichungen des SUNRISE-Projekts thematisiert.

Die Hauptzielgruppe dieses Leitfadens sind Fachleute der urbanen Mobilität, die mit der Verkehrsplanung, den Strategien und Maßnahmen in und für Städte oder Gebiete arbeiten – z. B. mit der Entwicklung und Umsetzung eines stadtweiten SUMP, Mobilitätsmaßnahmen oder Verkehrsstrategien – und die daran interessiert sind zu sehen, was Planung auf Quartiersebene in den Prozess bringen kann. Dieser Leitfaden ist außerdem für alle Lesenden mit einem Interesse an urbaner Mobilität bestimmt, unabhängig von ihrer Rolle als Mitarbeitender in einer Stadtverwaltung, Mitglied einer Behörde mit politischer Entscheidungsbefugnis, Quartiersorganisation oder als aktive Anwohnenden, mit dem Wunsch, die Mobilitätssituation in der Nachbarschaft zu verbessern.

Quartiersbasierte Mobilitätsplanung steht mit einem stadtweiten SUMP-Prozess weder im Widerspruch noch im Wettbewerb. Ganz im Gegenteil, die Prozesse und Maßnahmen in diesen unterschiedlichen Planungsrahmen können und sollen sich gegenseitig ergänzen und Maßnahmen sollen auf der geeignetsten Ebene im Geiste der Subsidiarität entwickelt und implementiert werden. Somit kann breites lokales Wissen auf eine Lösungsfindung angewandt werden, die an die lokale Gegebenheit angepasst ist und gleichzeitig den stadtweiten SUMP-Prozess ergänzt.

1.2 Das Quartier – der Schlüssel zum Mobilitätswandel

Eine wachsende Zahl von Städten versteht mittlerweile, dass die Quartiersebene ein enormes Potential für die Verbesserungen der Mobilität hat und sie als Teil eines allumfassenden Ansatzes zu nachhaltigerer Mobilität, sowie zu vielen „positiven Nebeneffekten“ – wie z.B. Lebensqualität, soziale Kohäsion, Gesundheit, usw. – führt und genutzt werden sollte. Diese Städte ergänzen ihren gewöhnlichen Hauptplanungsansatz immer mehr mit dezentralisierter, aber koordinierter Planung und Maßnahmen.

Mit anderen Worten würdigen mehr und mehr Städte, dass wichtige Lösungsansätze ihrer Mobilitäts Herausforderungen aus lokaler Intervention auf den Straßen, in Parks oder auf Plätzen ihrer unterschiedlichen Quartiere bestehen können. Zudem ist es einfacher mit den Anwohnenden und der Interessenvertretung zu agieren, wenn die Fragen deren Quartier betreffen. Viele Menschen, die wenig Interesse zeigen oder vor stadtweiten Planungsprozessen zurückschrecken, sind bereit ihre Meinungen, Ideen und Zeit in die Planung ihrer unmittelbaren Umgebung zu investieren.

Das fühlt sich fast so an, als würde man eine Reise zurück in die Zeiten machen, in denen Maßnahmen auf lokaler Ebene innerhalb einer eng verbundenen Gemeinde vor Ort in (wortwörtlicher und geistiger) Reichweite koordiniert wurden. Innerhalb eines solch eingeschränkten Bereichs wird Komplexität oft als weniger abschreckend wahrgenommen. Die Kommunikation ist einfacher, die Auswirkung von Maßnahmen kann direkt gespürt werden und die Motivation etwas gemeinsam anzupacken ist greifbar. Das ist kein romantisiertes Plädoyer für die guten alten Zeiten, aber eine Würdigung dessen, wie der Mensch normalerweise „funktioniert“. Ja, unsere (post)modernen Gesellschaften haben sich in anspruchsvolle Konstrukte mit unglaublichen analytischen Fähigkeiten und komplexen Entscheidungsfindungsstrukturen entwickelt – und wir sollten das so gut es geht anwenden. Wir sind aber auch mit den Orten verwurzelt, in denen wir leben, wo unsere Kinder spielen, wo wir die Nachbarschaft kennen, unsere täglichen Einkäufe erledigen, unseren Nachwuchs großziehen, Bekannte besuchen, uns um unsere alternden Eltern kümmern, etc. – unser Quartier.

¹ Tagesschau, 2021

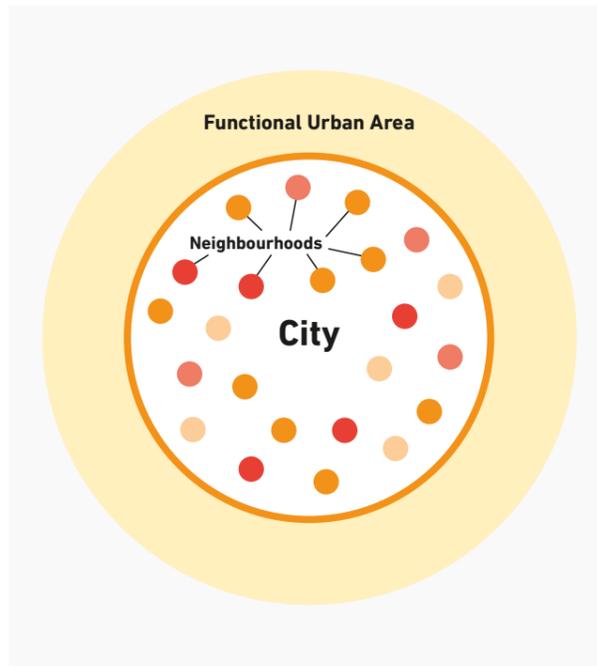


Bild 2: Eine Stadt innerhalb eines funktionalen Stadtgebiets als eine Zusammensetzung von vielen Quartieren.

Innerhalb des Geflechts eines Quartiers können die Unterschiede im Mobilitätsverhalten oder anderen Parametern (wie z.B. die Einkommenshöhe, Autobesitz, Fettleibigkeitsraten, Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr) größer sein. Um diesen Punkt zu verdeutlichen: Im Frühjahr 2021 lag die COVID-19-Infektionsrate pro 100.000 Einwohner in verschiedenen Kölner Stadtteilen innerhalb einer Spanne von 68 bis 540.¹ In derselben Stadt kann es Stadtteile geben, die fortschrittliche Vorreiter bei etablierten nachhaltigen Mobilitätsmustern sind, sowie Stadtteile mit wenig Alternativen zum Auto.

Auf Grund dieser Vielfalt der Quartiere mit ihren unterschiedlichen Merkmalen, Stärken und Schwächen, ist es manchmal schlicht unangebracht, stadtweite Ziele, Maßnahmen und Indikatoren direkt auf Quartiersebene anzuwenden. Dies veranschaulicht auch die Notwendigkeit, Pläne und Maßnahmen an bestimmte Quartiere anzupassen. Viel wichtiger ist, dass sich die Stadtverwaltung so den Menschen und ihren Bedürfnissen nähern kann. Das Verständnis sowohl über die Unterschiede als auch die Ge-

meinsamkeiten zwischen Quartieren kann auch Möglichkeiten schaffen, gute Beispiele nicht nur zwischen Städten, sondern auch innerhalb einer Stadt zu lernen und zu übertragen. Ein gutes Beispiel für die zunehmende Aufmerksamkeit, die dem Quartier als zentraler Einheit unserer städtischen Realität gewidmet wird, bezieht sich auf die „Quartiere mit geringem Verkehr“ in London. In diesem Fall werden abstrakte Ideen und Konzepte der Mobilität in Form von kleinräumigen Straßeninterventionen greifbar, wie z.B. Pflanzentöpfe und andere, manchmal sehr alltägliche Maßnahmen, welche die Lebensqualität in einem relativ kleinen Bereich verbessern. Die „Superblocks“ (Superilles auf Katalanisch) in den spanischen Städten Barcelona, Victoria-Gasteiz und einer Vielzahl anderer Städte verdeutlichen stark, wie Ideen auf hoher Ebene zum Thema „bessere Mobilitätssysteme“ schließlich transformativ werden und sich als besondere Veränderung in den Quartieren der Menschen, in Form von Bäumen, Liegen, neuen Verkehrszeichen, der Umwandlung von Parkplätzen in Spielplätze, etc. manifestieren. Das viel diskutierte „15-minütige Stadt-“ Konzept ist ein deutlicher Ausdruck dieser Denkweise.

Die transformative Kraft kann in beide Richtungen gehen. In einigen Fällen werden kleine Veränderungen auf Kommunalebene initiiert, z.B. von einer aktiven Bevölkerung, welche die Lebensqualität in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld mit Maßnahmen, die später in der gesamten Stadt angewandt werden, verbessern möchten. Basisinitiativen auf Quartiersebene können sich ausbreiten und einen Beitrag zu den stadtweiten SUMP-Leitzielen nach dem Motto „Verbesserung des Mobilitätssystems der Stadt, ein Quartier nach dem anderen“ leisten. In anderen Fällen kann ein SUMP-Prozess auf der zentralen Stadtebene dezentralisierte Initiativen in mehreren Quartieren auslösen. Unabhängig davon welche räumliche und organisatorische Ebene (zentral oder dezentralisiert) die Richtung angibt, können und sollten Synergien durch gute Koordination erzeugt werden. Dieses Dokument hat das Ziel solche Situationen aufzuzeigen.



Bild 3: „Was halten Sie von der Fahrradwegplanung?“ Bürgerbeteiligung funktioniert am besten an angenehmen Orten und mit spielerischen Aktivitäten. Quartier Lindängen, Malmö (Schweden). © Emmy Linde.

1.3 Beteiligung und Mitgestaltung

Eines der acht Prinzipien der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung ist die Einbindung von den Anwohnenden und der Interessenvertretung sowie die Möglichkeit, sie in den Mobilitätsplanungsprozess (siehe Kapitel 5.1) zu beteiligen. Eine große Zahl von Fällen und Studien belegt die Vorteile eines partizipatorischen Ansatzes in Bezug auf die Planung, aber auch die Schwierigkeiten, dies zu meistern. Sehr oft gibt es das Risiko, dass sich **Beteiligung** lediglich in **Konsultation** umsetzt, und dass die Ambition echte Beteiligung zu ermöglichen zum Schluss nicht mehr als Information ist. Ein weiteres Risiko ist, dass gut gemeinte Bürgerbeteiligungsprozesse von bestimmten demographischen Gruppen dominiert werden, oft von offenen und sozioökonomisch privilegierten Gruppen, statt von Gruppen, welche die Anwohnenden als Ganzes vertreten.



Oft ist es schwierig, die Interessenvertretung und eine große Zahl von Anwohnenden einzubinden und zu beteiligen. Je abstrakter und ferner die Themen von der täglichen Realität sind, und je größer der betroffene Bereich ist, desto größer wird die Herausforderung Teilnehmende zu mobilisieren und die Motivation sowie Beteiligung der Menschen aktiv aufrecht zu erhalten.

Allerdings hat auf Quartiersebene jeder Mensch eine Meinung und eigene praktische Erfahrungen mit dem Verkehrssystem und dessen Problemen. Das Quartier ist die räumliche Ebene, welche die meisten Menschen wie ihre eigene Westentasche kennen, die ihnen wichtig ist und die sie im wahrsten Sinne des Wortes direkt betrifft. Es ist auch die Ebene, auf der sich Menschen gegenseitig kennen, in denen selbst schwer zu erreichende Gruppen konsultiert werden, und wo kleine Interventionen zu wesentlichen Verbesserungen führen können, die direkt spürbar sind.

Es ist deshalb die Ebene des Quartiers, auf der das SUMP-Prinzip „Bürger:innen sowie Interessenträger:innen mit einbeziehen“ am relevantesten und greifbarsten wird.

Diese Beobachtung hat sich bei mehreren Projekten der urbanen Mobilität, die ihre Aktivitäten auf bestimmte Quartiere konzentriert hat, deutlich bestätigt. Vier EU-geförderte Horizon 2020 Forschungs- und Innovationsprojekte haben es in diesem Kontext verdient, erwähnt zu werden: Cities4People, MUV, METAMORPHOSIS und SUNRISE. Sie liefen von 2017 bis 2020 / 2021 und bieten den Großteil der empirischen Daten für dieses Dokument. Diese Projekte verwendeten die Eigenschaften der Quartiersebene, um die Grenzen der Beteiligung in die Richtung eines Ansatzes voranzutreiben, der weitläufig als „Ko-Kreation“ bezeichnet wird.

Das kennzeichnende Merkmal der Ko-Kreation ist, dass die Anwohnenden und die Interessenvertretung nicht nur an der Problembestimmung oder der Entwicklung der Pläne beteiligt sind, sondern dass sie in allen Schritten der gesamten Innovationskette mit einbezogen werden. Der Ansatz der Ko-Kreation und seine Verwendung in der Mobilitätsplanung des Quartiers wird in Kapitel 3 näher beschrieben.

Bild 4: Diskussion über Probleme vor Ort im Quartier Lindängen, Malmö (Schweden).
© Emmy Linde.

Berücksichtigung der Quartiere in anderen SUMP-Leitfäden

Auch wenn dieses Dokument der erste SUMP-Leitfaden ist, der sich explizit und vollständig auf die quartiersbasierten Mobilitätsplanung konzentriert, ist es gewiss nicht das erste und letzte dieses Problem als solches zu adressieren. Andere SUMP-Leitfäden haben die Notwendigkeit für die quartiersbasierte Planung angesprochen, indem sie die Relevanz dezentralisierter Maßnahmen für ihr eigenes Hauptthema erforscht haben. Sie haben bei der Umsetzung von SUMPen auch die Interdependenz zwischen Quartieren und dem Rest der Stadt betont.

Der Leitfaden *'Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions'* betont zum Beispiel die Notwendigkeit, die Mobilitätsplanung des Metropolgebiets mit den lokalen Quartieren zu koordinieren. Für die erfolgreiche Umsetzung müssen Planende während der gesamten Umsetzung eine Zusammenarbeit und regelmäßigen Austausch sicherstellen, welcher auch Quartiere beinhaltet, die von den Maßnahmen betroffen sind. Die Entwicklung eines SUMPen würde es ermöglichen auf Ebene des Metropolgebiets gemeinsame Ziele zu bestimmen und sie auf Quartiersebene in Teilziele zu brechen, um somit ihre konsistente Umsetzung zu gewährleisten.

Der Leitfaden *'Integration of Shared Mobility Approaches in Sustainable Urban Mobility Planning'* weist auf zwei Punkte hin, dass a) die Integration gemeinsamer Mobilität stark vom Prozess auf Quartiersebene abhängig ist und b) dass die Integration von Carsharing-Diensten eine Auswirkung auf das Quartier hat. Um den zweiten Punkt zu verdeutlichen, tendieren nutzende Personen von Carsharing-Programmen dazu, mehr in ihrem Quartier einzukaufen. Dadurch stärken sie die kommunale Wirtschaft, fördern aber das auf das Auto gerichtete multimodale Mobilitätsverhalten und die Infrastruktur weniger. Der erste Punkt wird von der Tatsache erklärt, dass günstig gelegene Carsharing-Haltestellen in der Nähe von Wohngebieten liegen müssen, d. h. im Kern des Quartiers.

Ein weiterer SUMP-Leitfaden (*'Linking transport and health in SUMPen: How health supports SUMPen'*) argumentiert, dass quartiersbasierte Mobilitätsplanung einen Beitrag zu einem besseren Gesundheitszustand leisten kann, indem das zu Fuß gehen und das Fahrradfahren als Hauptverkehrsmittel im Quartier gefördert werden. Es gibt Belege dafür, dass Menschen, die in fußgängerfreundlicheren Quartieren leben, typischerweise mehr zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, eine bessere Gesundheit genießen, weniger mit dem Auto fahren und weniger Luftverschmutzung verursachen als Menschen in einem autogerechten Gebiet.

Die Quartiersebene ist auch dann wichtig, wenn es um die Elektrifizierung der Mobilität geht. Diese Beziehung wird im Leitfaden *'Electrification: Planning for electric road transport in the SUMP context'* erklärt. Ein Hauptgrund dafür ist die Notwendigkeit für eine enge Zusammenarbeit innerhalb und zwischen den Quartieren, um ein umfangreiches und kommunales Ladenetzwerk zu planen und umzusetzen. Zum Beispiel könnten Anwohnende mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge (EV) dazu ermutigt werden, diese Infrastruktur anderen Menschen im Quartier zugänglich zu machen. Dies kann durch eine Plattform simuliert werden, auf der angegeben werden kann, wann die Ladestation für andere Fahrzeuge zur Verfügung steht.

Der Leitfaden *'Addressing gender equity and vulnerable groups in SUMPen'* betont die Wichtigkeit der Quartiere als eine räumliche Einheit, in der fast alle Menschen ihre „ersten Meter“ zurücklegen. Dies bestimmt darüber, ob soziale Gruppen, für deren Mobilitätsbedürfnisse durch herkömmliche Mobilitätssysteme oft nicht gesorgt ist, sich bequem bewegen können oder nicht. Während Frauen beispielsweise oft ein komplexeres Mobilitätsverhalten haben (Arbeit, Betreuung, Gesundheit, Bildung, Shopping, etc.), pendeln Männer geradlinigere Strecken. Der Großteil gegenwärtiger Verkehrsplanung berücksichtigt eher die letztere Reiseart, was geschlechtsspezifische Vorurteile manifestiert. Eine polyzentralere und gemischt genutzte Raumplanung würde diese Situation verbessern und eine direkte Konsequenz in der Gestaltung und Struktur jedes Stadtteils haben.

Schließlich zeigt der Leitfaden *'UVAR and SUMPen: Regulating vehicle access to cities as part of integrated mobility policies'* auf, dass die meisten Programme zur Zufahrtsbestimmung städtischer Fahrzeuge (UVAR), die zentralen Stadtgebiete einer Stadt abdecken, die am stärksten besiedelt, verstopft und verschmutzt sind. Dieser Leitfaden lenkt auch die Aufmerksamkeit auf andere Arten von Verordnung für den Zugang zu städtischen Fahrzeugen auf Stadtteilebene. Sogenannte Superblocks sind womöglich das Paradebeispiel solcher Ansätze. Dies könnte allerdings innerhalb einer weniger strengen Umweltzone zu einer strengeren Umweltzone mit niedrigeren Emissionen führen. Mit Sicherheit können Maßnahmen, wie Fußgängerzonen, Verkehrspläne und Neuzuweisung des Straßenraums, eine positive Auswirkung auf das Leben der Menschen innerhalb eines Stadtviertels haben. In diesen, wie auch in allen anderen Fällen, kann und sollte das Quartier mit seinen gut entwickelten Kommunikationskanälen für die Entwicklung und Umsetzung von UVARs genutzt werden.

Alle vorhandenen SUMP-Leitfäden stehen hier zur Verfügung <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

2. Quartiersbasierte Planung

2.1 Was kennzeichnet ein Quartier?

Den Begriff „Quartier“ kann man nicht so leicht durch eine bestimmte geographische Größe, Bevölkerungszahl oder anderes messbares Merkmal definieren. Zum Beispiel variierten die Quartiere im SUNRISE-Projekt im Gebiet von 0,1 zu 1,84 km² und bei der Bevölkerungszahl zwischen 2.900 und 13.000. Einige von ihnen waren mit den Verwaltungsgrenzen deckungsgleich, wohingegen andere hauptsächlich durch ein gemeinsames Gefühl der Identität in der Bevölkerung begründet werden.

Die Encyclopedia Britannica beschreibt ein Quartier als den „unmittelbaren geographischen Bereich, der um den Wohnbereich einer Familie liegt, umgeben von physikalischen Merkmalen der Umwelt, wie z. B. Straßen, Flüssen, Bahngleisen und politischen Aufteilungen. Quartiere umfassen typischerweise eine starke soziale Komponente, geprägt von sozialer Interaktion zwischen Anwohnenden, einem gemeinsamen Identitätsgefühl und ähnlichen demographischen Eigenschaften, wie z. B. Lebensabschnitt und sozioökonomischer Status.“ (Encyclopedia Britannica, o. J.)

Der Begriff „Quartier“ wird daher sowohl durch seine Nähe als auch durch seine Funktion als sozialer Raum verstanden, der durch die Erfahrung und das Verständnis der

Menschen, die dort leben oder sich darauf beziehen, definiert wird. Es ist der räumliche Bereich, in dem persönliche soziale Interaktionen stattfinden, in dem Anwohnende lokale Ressourcen, wie Gehwege, Parks, Parkplätze, etc. teilen, in dem sie Kontakte knüpfen, in dem aber auch soziale Kontrolle stattfindet.

Die wahrgenommenen Qualitäten eines Quartiers haben eine unmittelbare Auswirkung auf die Lebensqualität und das Wohlergehen der Menschen. Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur können wichtige Qualitäten eines Quartiers sein. Kommunale Straßen und Gehwege können einen sicheren und angenehmen Weg zur Arbeit, zu täglichen Erledigungen, zur Schule, usw. geben, aber auch als Platz für soziale Interaktionen, spontane Treffen und als Spielfläche für Kinder dienen. Die Erfahrung kann allerdings auch negativ sein, indem Hindernisse, Verkehrssicherheitsprobleme, welche die Zugänglichkeit und die Bewegungsfreiheit für Kinder einschränken, Lärmbelastung und Luftverschmutzung verursachen oder Gehwege durch geparkte Autos blockiert werden. Veränderung im Verkehrsumfeld (z. B. Veränderungen der Verkehrsgeschwindigkeit, Kreuzungsgestaltung oder Straßenparkplatzmöglichkeit), haben eine direkte Auswirkung auf die wahrgenommene Qualität eines Quartiers. Wie berühmterweise von D. Appleyard aufgezeigt, beeinflussen das Verkehrsvolumen und die Geschwindigkeit die Häufigkeit von sozialen Interaktionen zwischen nebenan Wohnenden, sowohl über die Straße hinweg als auch entlang der Straße (Appleyard, 1981).



Bild 5: Identifizieren von Stärken und Schwächen des eigenen täglichen Lebensumfelds Stadtteil Zugló, Budapest (Ungarn). © Gemeinde Zugló.

Eigenschaften der Quartiersebene, die für die Mobilitätsplanung und den Mitgestaltungsprozess relevant sind:

- **Gemeinsame Infrastruktur:** Bewohnende eines Quartiers teilen und nutzen dieselbe Verkehrsinfrastruktur und sind auch von ihrer Funktionalität und Nutzung betroffen. Dies beinhaltet Gehwege, kommunale Straßen, aber auch Parkplatzinfrastruktur und kommunale Mobilitätsdienste. Nicht alle dort lebenden Personen nutzen die Infrastruktur auf dieselbe Art und Weise, aber alle sind auf die ein oder andere Weise von ihr betroffen.
- **Gemeinsame Interessen:** Auch Anwohnende, die sich persönlich nicht kennen, teilen gemeinsame Interessen im Quartier, z. B. die Zugänglichkeit zu Geschäften in der Umgebung, die Sicherheit im öffentlichen Raum oder Verkehrssicherheit kommunaler Straßen.
- **Soziale Netzwerke und persönlicher Austausch:** Ein Quartier besteht aus einer Vielzahl sozialer Netzwerke und Interaktionen: Nebenan Wohnende, die sich gegenseitig kennen, Bezugspersonen aus der Schule, Bekanntschaften aus den Geschäften, Spielplätzen, Sportvereinen, etc. Diese sozialen Netzwerke können ein Gemeinschaftsgefühl schaffen und stellen das soziale Kapital dar. Dies kann die Gewinnung von Teilnehmenden für den Mitgestaltungsprozess erleichtern, den Dialog zwischen kommunalen Interessengruppen und der Identifikation der Interessenvertretung und Personen, die Informationen weitergeben.
- **Lokale Expertise:** Die Bewohnenden eines Quartiers sind alle Fachkundige ihres Umfelds – sie kennen die Qualität und Probleme des kommunalen Verkehrssystems aus erster Hand. Ihre Wahrnehmung kann sich allerdings beträchtlich voneinander unterscheiden – ein Kind wird einen anderen Fokus haben als Pendelnde mit dem Auto, Fahrradfahrende, ältere Personen oder Personen mit Behinderung. Sie können sehr detaillierte Kenntnisse haben – darüber, wo es auf dem Fahrradweg Schlaglöcher gibt, wo Straßen als Abkürzungen für Durchfahrten genutzt werden, wo widerrechtliches Parken gang und gäbe ist oder wo es oft zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt.
- **Lokales Engagement:** Viele Bewohnende sind persönlich an der Verbesserung ihres Quartiers interessiert. Lokales Engagement ist leicht zu erreichen, wenn Ortsansässige etwas als ein Problem wahrnehmen.

2.2 Formale Macht und Beteiligung der Interessenvertretung

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Tatsache, dass es fast allen Quartieren an einer formellen Verbindung mit der Verkehrsbehörde oder der Verkehrsplanung fehlt, welche normalerweise eine Zuständigkeit auf Stadtebene ist. Aus diesem Grund ist es für die Mobilitätsplanung auf Quartiersebene eine Vorbedingung, dass die verantwortliche(n) Abteilung(en) auf Stadtebene in der Planung mitwirken. Die formelle Verantwortung für Mobilität und Verkehrsplanung bleibt bei der Stadtverwaltung. Allerdings kann die Stadtverwaltung wählen, ob sie die Anwohnenden und die kommunale Interessenvertretung eines Stadtteils in den Planungsprozess einbinden möchte. Die Ziele können das Verbessern des kommunalen Wissens sein, die Entwicklung kommunal angepasster Lösungen oder einfach die Verbesserung des kommunalen Verständnisses und der Akzeptanz für beabsichtigte Maßnahmen. In solch einem Fall wird die Interessenvertretung hauptsächlich Anwohnende, aber auch Unternehmen oder andere relevante Interessenvertretungen, einladen, am Entscheidungsprozess teilzunehmen. Welche Interessenvertretung involviert sein sollte, unterscheidet sich von Fall zu Fall. Als Faustregel gilt, dass alle Parteien, die vom Problem betroffen sind, es beeinflussen können oder Maßnahmen vorgeschlagen haben, als relevant berücksichtigt werden sollten.

Das Quartier als räumliche Einheit mit spezifischen Vorteilen für die Krisenresistenz

Die Wichtigkeit eines Quartiers für die Abschwächung einer Krise und die Anpassung an eine Krise wurden während der Covid-19-Pandemie erkennbar. Diese Qualitäten und Eigenschaften wurden allgemein als Krisenfestigkeit im SUMP-Leitfaden „Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility“ genannt (Polis und Rupprecht Consult, 2021). Deshalb wird die entsprechende Passage hier vollständig zitiert:

Die Bedeutung der persönlichen unmittelbaren Umgebung hat sich während der Corona Pandemie massiv erhöht. Viele Menschen sind überhaupt nicht mehr zur Arbeit gependelt, da sie im Home-Office gearbeitet hatten oder in Kurzarbeit geschickt wurden. Menschen sind in ihrer Umgebung mehr Spazieren gegangen. Google Statistiken zur Mobilität in Wohngebieten stieg auf bis zu 30 % (Google, 2021) und die Nutzungsstatistiken von kommunalen Parks sind in vielen Ländern (z.B. in Dänemark um 143 %) (ebd.) explodiert. Eine erhebliche Anzahl von Menschen hat sich dafür entschieden, zu Fuß oder mit dem Fahrrad an die Arbeit zu gehen und hat somit oft Wege und Ecken in ihrem Quartier entdeckt, die sie sonst nie entdeckt hätten. Besorgungen des täglichen Bedarfs wurden häufiger im nächstgelegenen Einzelhandel erledigt, statt in großen Einkaufszentren in den Außenbezirken der Stadt - aus Angst sich zu infizieren oder auf Grund von Lockdown-Beschränkungen. Andererseits hat es Einzelhändler:innen für nicht lebensnotwendige Waren (einschließlich Cafés, Kneipen und Restaurants) während der pandemiebedingten Einschränkungen hart getroffen. Allerdings wurden in vielen Städten Gutscheinsysteme oder andere Akte der Solidarität von zivilgesellschaftlichen Gruppen organisiert, als ein Versuch die lokale Gemeinschaft intakt zu halten. Die Bedeutung von sozialen Netzwerken ist ebenfalls in vielen Stadtteilen gestiegen. Zum Beispiel wurden viele freiwillige Dienste, auch gegenseitige Hilfsgruppen genannt, auf Laternenpfählen oder lokalen Online-Gemeinschaften angeboten, um beim Einkauf, Gassi gehen, etc. zu helfen. Solch ein soziales Kapital ist ein Schlüsselement einer stabilen Gesellschaft. Mit anderen Worten: Eine starke, sozial zusammenhaltende Nachbarschaft ist eine solide Grundlage für Resilienz in Krisenzeiten. Die sozialen und räumlichen Qualitäten eines Quartiers haben sogar eine Auswirkung auf Aspekte der Resilienz, die kaum jemand vor der COVID-19 Pandemie auf dem Radar hatte:

Gestaltung von Quartieren mit offenen öffentlichen Räumen, die es Menschen ermöglichen, im Freien Zeit zu verbringen, während sie auf den Abstand achten und draußen sichere Spielbereiche für Kinder anbieten, während ihre Eltern im Home-Office zu Hause arbeiten. Ein weiteres wesentliches Merkmal der Resilienz von Quartieren ist die räumliche Nähe der meisten Ziele. Dies begünstigt die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad, d.h. unabhängig von der Funktion einer großen technischen Infrastruktur oder eines High-Tech-Systems. Kurz gesagt gibt es kaum etwas, das mit Pedalen oder Schuhen kaputtgehen kann. Die natürliche Widerstandsfähigkeit eines Quartiers ist auch das Ergebnis von persönlichen Begegnungen in Gemeinschaftsräumen (Brömmelstroet et al., 2017). Solche Eigenschaften eines gesunden Stadtteils entstehen nicht von allein. Sie müssen durch gute Planung und Gestaltung ermöglicht werden. Eine vielfältige Struktur interessanter Einzelhändler:in zum Beispiel ist – zu einem hohen Maß – das Ergebnis guter Planung. Dies gilt auch für das Bestehen von sicheren, direkten und angenehmen Fußwegen, Fahrradspuren, Hauptstraßen mit Aufenthaltsbereichen, Sitz-, Schattenmöglichkeiten, Spielangeboten und sozialer Interaktion. Hinsichtlich der Ansteckungsgefahr bei einer Krankheit ist vor allem der Bedarf ausreichend Platz für Abstand anzubieten. In vielen Fällen benötigt dies eine mutige Neuaufteilung und Umwidmung des Raums für Autos, wie dies in Berlin, Mailand, Paris und Brüssel der Fall war. Diese Neuaufteilung muss Hand in Hand mit der Förderung der Entwicklung alternativer, nachhaltiger Mobilitätslösungen (wie z.B. verbesserter regionaler Bahnverkehr, öffentlicher Nahverkehr oder Fahrradinfrastruktur) einhergehen. Es ist wichtig, der Quartiersebene solche Entscheidungen zu ermöglichen und sie mit dem notwendigen Personal und den Finanzierungsmöglichkeiten umzusetzen. Es ist jedoch klar, dass viele solcher Entscheidungen das Vorrecht zentraler Stadtverwaltungen und politischer Entscheidungsträger:innen sind. Dies ist die hierarchische Ebene eines SUMP, die exzellente Kommunikation, gegenseitiges Verständnis und sich ergänzende Maßnahmen zwischen Bemühungen und Akteur:innen auf Quartiersebene und Stadtebene erfordert.

3. Mitgestaltung

3.1 Ursprung und Anwendung

Das Konzept der partizipativen Planung – die Einbeziehung der Interessenvertretung und den Bewohnenden in den Planungsprozess – geht mehrere Jahrzehnte zurück. Unter den vielen einflussreichen Büchern dieser Tradition verdienen Jane Jacobs „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ (1961) und Sherry Arnstein Artikel „Die Stufen der Bürgerbeteiligung“ (1969) besondere Erwähnung. Für die partizipative Planung waren auch die folgenden Werke von John Friedmann (1970er) und Patsy Healey mit ihrem Ansatz der „kollaborativen Planung“ (1997) sehr maßgebend. Das SUMP-Prinzip Nummer drei „Bürger:innen sowie Interessenträger:innen mit einbeziehen“ (siehe Kapitel 5.1) ist in dieser Denkweise stark verwurzelt. Es soll sicherstellen, dass ein SUMP die echten Bedürfnisse und Bedenken der Menschen widerspiegelt, unter der Bevölkerung ein Verantwortungsgefühl auslöst, und die Akzeptanz sowie die Annahme der SUMP-bezogenen Maßnahmen erleichtert.²

Mitgestaltung bzw. Ko-Kreation geht darüber hinaus. Das Konzept an sich stammt aus dem Business-Kontext und hält die Idee der Beteiligung der Kundschaft in die Vorstellungsphase, Erzeugung, Prüfung und den Feinschliff neuer Produktideen fest. Der Grundgedanke ist, die Kundenzufriedenheit zu steigern und dadurch Einnahmen zu

generieren. In den letzten Jahren hat sich Mitgestaltung in nicht-kommerziellen Bereichen weit verbreitet und auch im öffentlichen Sektor an Dynamik gewonnen. In diesem Bereich geht es bei der Mitgestaltung darum, dass sich Anwohnende, der öffentliche Sektor und andere Interessenvertretungen zusammenschließen, ihre Kreativität, Energie und Ressourcen – ob Einnahmen, Arbeit, Kontakte, Raum oder ähnliches – zu bündeln.

Auch wenn unterschiedliche Autorenschaften und Organisationen etwas andere Begrifflichkeiten verwenden (normalerweise Ko-Kreation oder Koproduktion), sind sie sich einig, dass das Konzept großes Potential hat. Sie sind sich aber auch einig, dass Mitgestaltung sorgfältige Vorbereitung, neutrale Moderation und feste Zusagen von jeder beteiligten Person erfordert.

Die Denkfabrik „Governance International“ empfiehlt die Berücksichtigung der Mitproduktion in vier Phasen: co-commission, co-design, co-deliver und co-assess (Governance International, o.J.). Die Vorsilbe „co“ in all diesen Phasen bezeichnet im weitesten Sinne die Kombination, Kollaboration und Koordination des öffentlichen Sektors und der Zivilgesellschaft.

Bild 6: Treffen mit Anwohnenden im Stadtteil Zugló, Budapest (Ungarn) © Gemeinde Zugló



² Siehe auch Rupprecht Consult (2016). Zu empfehlen ist auch das entsprechende Onlinetraining: <http://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=53> Eine kürzlich erschienene Veröffentlichung nennt sechs interessante Faktoren für eine erfolgreiche Beteiligung: Kamlage und Bock (2020)

3.2 Mitgestaltung bei der Mobilitätsplanung im Quartier

Die Quartiersebene eignet sich besser als jede andere räumliche Größenordnung für die partizipative Mobilitätsplanung und Mitgestaltung, und zwar wegen der wie folgt beschriebenen Eigenschaften, siehe Kapitel 2.1.

Mitgestaltung für die Mobilitätsplanung im Quartier wurde im SUNRISE-Projekt intensiv getestet. Dort wurde der Ansatz in Quartieren von sechs Städten angewandt. Im SUNRISE wurden dieselben grundlegenden Phasen (wie von „Governance International“ vorgeschlagen) mit etwas anderen Begriffen verwendet: co-identification, co-development, co-implementation und co-evaluation. Jede Phase wird auf den folgenden Seiten nacheinander kurz beschrieben.

1: Mitbestimmung von Problemen (co-identification):

In dieser Anfangsphase werden Anwohnende dazu ermutigt, ihre subjektiven Ansichten zu teilen. Was muss in ihrem Quartier mit Blick auf Verkehr und Mobilität verbessert werden? Ganz gleich welche Punkte genannt werden. Kein Problem ist zu groß oder zu klein, nichts wird bewertet oder kategorisch abgelehnt, weil es nicht in die vorbestimmte Kategorie passt. Beispiele von Problemen, die in den Stadtteilen des SUNRISE-Projekts genannt wurden, waren z.B. der Mangel an verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, fehlende schattige Plätze auf dem Weg zur Schule für zu Fuß Gehende, Straßenhunde auf Schulwegen, ein Gefühl von Unsicherheit beim Überqueren einer

unbeleuchteten Gegend oder eines blockierten Gehwegs, der die Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrende einschränken oder das Autofahrende auf Anliegerstraßen rasen.

Nach der Bestandsaufnahme der Probleme, beinhaltet diese Phase auch die Identifizierung und Priorisierung von Problemen, die unbedingt adressiert werden müssen.

2: Entwicklung von Maßnahmen (co-development):

In dieser Phase des Mitgestaltungsprozesses sollten die Anwohnenden und Interessenvertretungen dazu ermutigt werden, jegliche Vorschläge – die sie zur Bewältigung der zuvor bestimmten und ausgewählten Probleme haben – zu teilen und diskutieren. Zu Beginn sollte keine Idee ausgeschlossen werden, kein Vorschlag als zu verrückt, undurchführbar oder unbezahlbar eingestuft werden, damit der Kreativität keine Grenzen gesetzt werden. Personal der Stadt oder externe Fachleute können eingeladen werden, um Vorschläge zu machen oder um Beispiele aus anderen Städten zu teilen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten breit diskutiert werden und schließlich zu einer gemeinsamen Auswahl und Priorisierung führen. Während dieser Diskussion muss auch die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen offen diskutiert werden. So auch, ob sie mit den übergeordneten Zielen der Stadt oder des SUMP im Einklang sind. Zu diesem Zeitpunkt ist es wichtig, mit Erwartungen richtig umzugehen, klar zu kommunizieren, was innerhalb der Behörde und dem Stadthaushalt machbar ist und dass die endgültige Entscheidung von demokratisch gewählten Behörden getroffen werden muss.

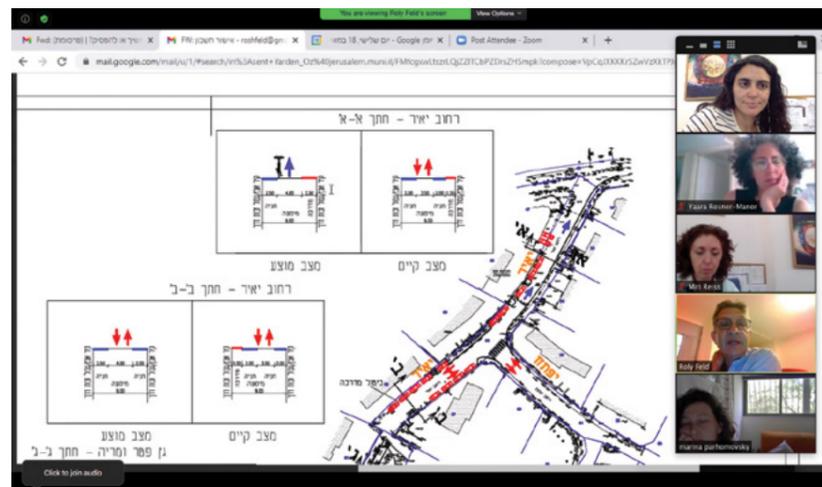


Bild 7: Während der COVID-19 Pandemie, mussten manche Planungssitzungen online abgehalten werden (Baka Quartier, Jerusalem (Israel))
© Miri Reiss.

3: Umsetzung der Maßnahmen (co-implementation):

Viele Mobilitätsmaßnahmen – möglicherweise sogar die meisten – können nur durch öffentliche Behörden oder spezialisierte Unternehmen, die von den Behörden beauftragt werden, umgesetzt werden. Dies ist zum Beispiel der Fall mit Bauarbeiten oder Veränderungen der Geschwindigkeitsbeschränkung. In einigen Fällen können allerdings auch die Anwohnenden und die kommunale Interessenvertretung an der Umsetzung der Maßnahmen beteiligt sein. Solche kommunalen Ressourcen können in unterschiedlicher Form sein, z. B. aufgewendete Zeit durch freiwillige Helfende, Zugang zu privatem Grundstück oder finanzielle Beiträge. Beispiele beinhalten die Umsetzung von „Bus zu Fuß“ zur Schule, der auf freiwillige Eltern angewiesen ist, die Bereitstellung von besseren Parkmöglichkeiten für Fahrräder durch Besitze eines Privatgrundstücks oder die Umsetzung von direkten Carsharing-Programmen oder Fahrradverleihsystemen. Weitere Beispiele beinhalten, dass Informieren seitens der Anwohnenden über Schlaglöcher oder defekten Laternen, um an „Wartungsteams“, welche die Inspektionen machen, zu sparen. Das Mobilisieren kommunaler Ressourcen für Mobilitätsmaßnahmen kann daher die SUMP-Bemühungen einer Stadt erleichtern und bestärken. Für weitere Beispiele siehe „Co-implementation Guidelines“ (Rupprecht Consult, 2019a)

4: Monitoring und Evaluation (Co-monitoring and co-evaluation):

Wie mit jedem Innovationsprozess, sollten Maßnahmen der Mitgestaltung ausführlich geprüft und bewertet werden. Dies sollte nicht nur von der Stadtverwaltung oder einer externen Organisation durchgeführt werden. Niemand ist in einer besseren Lage zu verstehen, welche Aspekte auf kommunaler Ebene wichtig sind – oder konstant die Auswirkung einer Maßnahme zu kontrollieren –, als die Anwohnenden des betroffenen Stadtteils selbst.

Anwohnende sollten daher an der Definition von Hauptindikatoren für die Bewertung beteiligt werden und möglicherweise sogar in der Datenerhebung und mit Sicherheit in der qualitativen Beurteilung des Mitgestaltungs-

Bild 8: Während der COVID-19 Pandemie, mussten manche Planungssitzungen online abgehalten werden (Baka Quartier, Jerusalem (Israel))
© Miri Reiss.

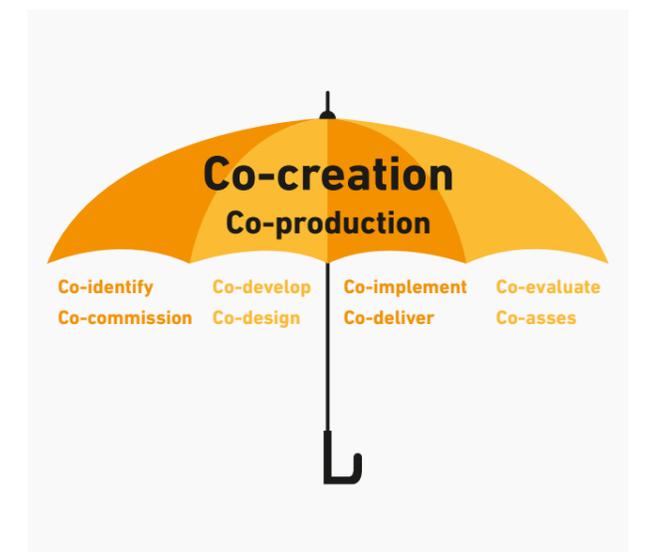
prozesses und seiner Ergebnisse. Das kann sowohl die Beurteilung erleichtern als auch dessen Qualität und Glaubwürdigkeit stärken.

Das SUNRISE-Projekt hat Mitgestaltung als einen Sammelbegriff verwendet, der all diese vier separaten Phasen umfasst.

Für jede Phase hängt die Relevanz der Öffentlichkeitsbeteiligung am bestimmten kommunalen Kontext und der vorhandenen Herausforderung ab. Es müssen nicht unbedingt alle Phasen durchlaufen werden.

Wenn zum Beispiel das lokale Problem offensichtlich ist, so kann die Mitbestimmung der Probleme einfach gehalten werden. Wenn die angebotene Lösung des als allgemein wahrgenommenen Problems der Bau der Infrastruktur durch Schwerlasten ist, so werden hier Anwohnende wenig mitbestimmen können.

Mitgestaltung ist kein Selbstzweck und sollte auch nicht des Mitgestaltungswillens verfolgt werden. Wo Mitgestaltung allerdings sinnvoll ist, sollte sie mit Elan und Engagement verfolgt werden. Mitgestaltung ist angebracht, wenn Probleme nicht schon bereits klar festgestellt und verstanden wurden, wenn Lösungen mit kommunaler Akzeptanz gefunden werden müssen oder wenn kommunale Unterstützung der Schlüssel zur Umsetzung ist. Weitere ausführliche Beschreibungen und Leitfäden zur Mitgestaltung finden sich in den von SUNRISE entwickelten Dokumenten.



4. Vor- und Nachteile von Mitgestaltung auf Quartiersebene

Dieses Kapitel legt eine Reihe von wichtigen Vorteilen und Chancen der quartiersbasierten Mitgestaltung (4.1) dar, aber lenkt auch die Aufmerksamkeit auf die Nachteile und Herausforderungen (4.2).

4.1 Vorteile und Chancen

Detaillierte Ortskenntnisse

Anwohnende haben ein breites Wissen über die Mobilitäts-situation und Infrastruktur in ihrer Nachbarschaft, bis hin zu Rissen im Asphalt oder defekten Straßenlaternen. Das Wissen ist oft viel ausführlicher und aktueller als das Wissen der Stadtverwaltung. Dieses Wissen kann die Bestimmung und Lokalisierung von Problemen enorm vereinfachen und so dabei helfen festzustellen, wo Interventionen am meisten notwendig sind und priorisiert werden sollen.

Dieses lokale Wissen kann schnell ein ausführliches Verständnis über die Situation im Quartier geben, viel besser als eine Inspektion durch Mitarbeitende der Stadt. Kurz gesagt können Anwohnende als „lebendige Sensoren“ agieren. Dieses ausführliche Wissen kann auch eine Chance für direkte Rückmeldung zu den Auswirkungen und den Erfolg umgesetzter Maßnahmen sein.

Die Kreativität der Öffentlichkeit und lokal angepasste Lösungen

Das Einbinden der Anwohnenden und der lokalen Interessenvertretung in die Entwicklungsplanung und die Auswahl angemessener Lösungen für kommunale Probleme mobilisiert die Kreativität in der Gruppe und kann zu neuen Lösungen führen, die dem Personal der Stadt oder Fachleuten nicht eingefallen wären – sowohl technische als auch soziale Innovationen. Basisdemokratische Ideen können besonders erfrischend, unkonventionell, kostengünstig, uvm. sein. Außerdem kann die Verbindung von lokalem Wissen und Kreativität mit der auf Mobilität spezialisierte Personen der Stadt oder externen Mitwirkenden zu Lösungen führen, die gut an die kommunalen Bedürfnisse angepasst sind – sowohl neue Ideen als auch kommunale Anpassungen bewährter Konzepte.

Größere Akzeptanz und Einhaltung

Von den Anwohnenden, die sich an den Diskussionen über die zu bewältigenden Probleme und die zu ergreifenden Maßnahmen beteiligt haben, kann tieferes Verständnis, Akzeptanz und die Bereitschaft zur Einhaltung erwartet werden. In vielen Fällen ist ein gewisser Grad an Interessenkonflikten unvermeidbar, z. B. wenn es begrenzte Parkmöglichkeiten gibt und dieser Raum für zu

Fuß Gehende zugeteilt werden soll, wenn die Straßengeschwindigkeit reduziert wird, um die Sicherheit zu erhöhen oder wenn die Zugänglichkeit mit dem Auto reguliert wird, um eine sichere Straße für Kinder anzubieten. Die Möglichkeit, diese Konflikte offen zu diskutieren, die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Lösungen und die notwendigen Kompromisse können ein besseres Verständnis über die Einschränkungen, Komplexitäten und unvermeidlichen Kompromisse geben. Dies kann ein wichtiger Bestandteil für die Akzeptanz und Einhaltung der ausgewählten Maßnahme sein, auch wenn sie nicht die persönliche Präferenz ist.

Demokratische Legitimität

Mobilitätsmaßnahmen, die gemeinsam entstanden sind, können ein Verantwortungsgefühl schaffen, das sonst nicht zu erreichen wäre. Das schafft demokratische Legitimität, da Maßnahmen nicht von externen Kräften (der Stadtverwaltung) ohne nähere Erklärung auferlegt werden. Stattdessen hat das Quartier eine gewisse Befugnis über die Entscheidung und Maßnahmen.

Breitere Mobilisierung

Echte Mitgestaltung hat das Potential das Interesse einer viel breiteren Gruppe von Menschen zu mobilisieren als herkömmliche Beteiligungsformate, die oft als langweilig

oder manchmal sogar als reine Beschwichtigung gesehen werden. Wenn es klar ist, dass „mein Input etwas zu bedeuten hat“, sind mehr Menschen bereit sich zu beteiligen – insbesondere diejenigen, die normalerweise an formellen Sitzungen, etc. nicht teilnehmen würden. Außerdem können schwer zu erreichende Gruppen oft einfacher identifiziert und involviert werden. Dieser Effekt entsteht auch wegen der Themen, die den Anwohnenden am Herzen liegen und weil bestehende soziale Netzwerke genutzt werden können.

Verbesserter Dialog zwischen Anwohnenden und der Stadtverwaltung

Erfolgreiche Mitgestaltungsprozesse führen nicht nur zur Lösungsfindung für ein bestimmtes Problem, sondern schaffen auch eine positive Erfahrung des Dialogs und der Kommunikation, die zukünftige Zusammenarbeit erleichtern kann. Sobald Vertrauen aufgebaut wurde und die Erfahrung der Mitgestaltung positiv ist, kann erwartet werden, dass der zukünftige Dialog einfacher wird. Wenn Anwohnende und Vertretende der Stadtverwaltung sich persönlich mit Namen in intensiven Gesprächen kennenlernen, werden beide Seiten womöglich „erste Hemmungen“ feststellen – und überwinden. Dieser Begriff bezeichnet eine Situation, in der Verwaltung und Anwohnende darauf warten, wer den ersten Schritt machen wird.³



Bild 9: Das Sammeln der Ansichten von Anwohnenden über ihr Quartier kann viele verschiedene Formate annehmen. Lindängen, Malmö (Schweden). © Emmy Linde.

Bild 10: Bremen bindet gefährdete Gruppen im Quartier Hulsberg, Bremen (Deutschland). © Stadt Bremen.



³ Ein klischehaftes Beispiel wäre das Argument der Verwaltung: „Warum sollen wir Fahrradspuren bauen? Es gibt kaum Radfahrende.“ In Verbindung mit der Begründung der Anwohnenden: „Ich traue mich nicht mit dem Fahrrad zu fahren, so lange es keine Fahrradspuren gibt.“

Verbessertes Verständnis innerhalb eines Quartiers

Ein Mitgestaltungsprozess, an dem unterschiedliche Gruppen von Anwohnenden und die Interessenvertretung beteiligt sind und es ihnen ermöglicht, ihre Ansichten und Erfahrungen zu teilen, kann das gegenseitige Verständnis über die unterschiedlichen sozialen Gruppen und ihre be-

sonderen Bedürfnisse verbessern: Rollstuhlfahrende, Menschen, die blind oder teilweise sehbehindert sind, auf das Auto angewiesene Pendelnde, Kinder, etc.. Es ermöglicht auch eine offene Diskussion über die erwünschten Qualifikationen im Quartier und welche Kompromisse von wem notwendig sein werden, um dies zu erreichen.



Bild 11: Intensive Gespräche im Quartier Baka, Jerusalem (Israel). © Stadt Jerusalem.

4.2 Nachteile und Herausforderungen

Selbstverständlich bringt quartiersbasierte Planung und Mitgestaltung auch Nachteile und Herausforderungen mit sich, die es zu berücksichtigen gilt. Viele von ihnen können mit der richtigen Vorbereitung, Erleichterung und Erwartungshaltung überwunden werden, aber sie benötigen Aufmerksamkeit und Vorsicht. Nur bekannte Risiken können gesteuert werden.

Nicht alle Herausforderungen der Mobilität sind geeignet. Nicht alle Herausforderungen sind dazu geeignet auf Quartiersebene und mit einem Mitgestaltungsprozess überwunden zu werden. Nur Fragen, die einen klaren Bezug zum gewählten Quartier haben, greifbare Auswirkungen auf die Anwohnenden, oder wo lokale Beteiligung den Entwicklungs- und Umsetzungsprozess erleichtern kann, eignen sich für einen Prozess auf dieser Ebene. Nähere Informationen siehe Kapitel 6.2.

Mitgestaltung braucht Zeit.

Die Anwohnenden sowie die Interessenvertretung, die sich am Mitgestaltungsprozess beteiligen, machen das in der Regel auf freiwilliger Basis in ihrer Freizeit und ohne Entschädigung. Deshalb kann nicht erwartet werden, dass sie regelmäßig an intensiven Arbeitstreffen während des Tages teilnehmen. Zeit wird auch für Diskussionen, zur Konfliktlösung und – sehr wichtig – zum Vertrauensaufbau benötigt. Dies ist womöglich der ausschlaggebendste Faktor bei der Mitgestaltung.

Aus diesem Grund benötigt der Mitgestaltungsprozess im Quartier genügend Zeit und sollte nicht überstürzt werden. Aus diesem Grund ist es für Probleme, welche die sofortige Aufmerksamkeit benötigen, weniger nützlich und eher für langfristige Entwicklungen hin zu den SUMP-Zielen geeignet. Positiv zu bewerten ist die Tatsache, dass gemeinsam entwickelte Maßnahmen später weniger Überzeugungsarbeit benötigt.

Fähigkeiten und Ressourcen sind gefragt. Quartiersbasierte Planung benötigt auch eine Menge an Personalzeit und Ressourcen, wie z. B. die Verfügbarkeit von Tagungs-

orten. Mitarbeitende der Stadtverwaltung benötigen die erforderlichen persönlichen Fähigkeiten, um Mitgestaltungsprozesse professionell für alle Interessenvertretungen zu organisieren und durchzuführen. Unterschiedliche Ansichten und Konflikte sind zu erwarten und Teil des Prozesses, können aber als herausfordernd wahrgenommen werden. Es verfügen nicht alle über diese Fähigkeiten. Unterstützung von anderen Abteilungen innerhalb der Stadt oder durch externe Fachleute kann notwendig sein.

Es können nicht alle Erwartungen erfüllt werden.

Eine weitere Herausforderung die aufkommen kann, ist, dass der Prozess Erwartungen nährt, welche die Stadt nicht erfüllen kann, z. B. weil die notwendigen Fördermittel nicht zur Verfügung stehen oder weil die Stadt bei einem bestimmten Thema keine Befugnis hat. Nicht alle Wünsche oder Vorschläge der Anwohnenden können in Handlungen übersetzt werden. Nicht einmal die, die mit den Zielen der Stadt im Einklang sind. Mit Erwartungen muss daher vorsichtig umgegangen werden. Es muss deutlich erklärt werden, was möglich oder finanzierbar ist, um Frustration und Enttäuschung vorzubeugen.

Konflikt mit den SUMP-Leitzielen.

Kommunale Interessen passen nicht immer zu den besten Interessen, die eine Stadt als Ganzes hat. Die Vorschläge oder privaten Interessen der kommunalen Interessenvertretung können in manchen Fällen im Konflikt zu übergeordneten Zielen stehen, die im SUMP der Stadt bestimmt sind, in anderen Planungsdokumenten oder sogar bundesweiten Zielen. Stellen Sie sich zum Beispiel vor, dass die Mehrheit der Anwohnenden eines Quartiers mehr Parkplätze möchte oder dass Mitgestaltung sich in ein so genanntes Sankt-Florian-Prinzip verschlechtert (NIMBY-ism zu Deutsch: nicht vor meiner eigenen Haustür).

Die Position – die im SUNRISE-Projekt entwickelt wurde – ist, die übergeordneten Ziele und den Rahmen, der auf Quartiersebene (z. B. durch einen SUMP) vorliegt, klar und deutlich vertreten wird. Gewisse Optionen können ausgeschlossen werden. Innerhalb des gegebenen Rahmens muss es aber einen echten Freiraum für das Entwickeln und Finden von Lösungen geben.

⁴ 'Not In My BackYard'

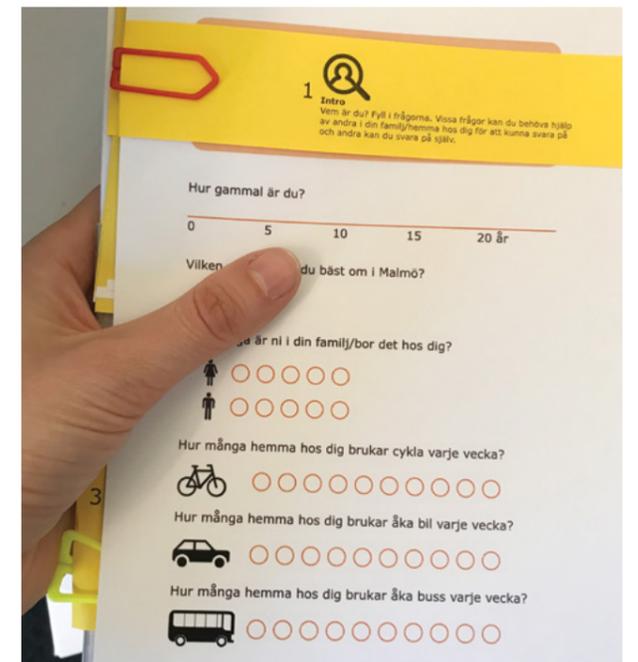


Bild 12: Das SUNRISE-Team im Quartier Lindängen, Malmö (Schweden) verwendete „kulturelle Testläufe“, um die Ansichten der Anwohnenden zu sammeln. © Emmy Linde.

Stadtverwaltungen fühlen sich herausgefordert.

In jedem echten Mitgestaltungsprozess, kann man die Ergebnisse nicht vorhersagen. Niemand weiß im Voraus, welche Probleme erkannt, welche Ideen sich entwickeln oder wie viel Arbeit hineingesteckt werden muss. Deshalb ist es eine Vorbedingung, dass sich die Stadtverwaltung von bestimmten Kontrollen „löst“. Gute Vorbereitung, Erwartungsmanagement und ein ausdrücklich kommunizierter Rahmen dessen, was möglich und nicht möglich ist, können diese Thematik vereinfachen.

Es kann allerdings nicht abgestritten werden, dass Mitgestaltung Flexibilität und oft eine Abweichung von etablierten Routinen benötigt. Für Stadtverwaltungen, für welche die Mitgestaltung Neuland ist, empfiehlt es sich daher, Erfahrung nach und nach aufzubauen und in einem kleinen Rahmen anzufangen.



Bild 13: „Spontane“ Gespräche zwischen den Anwohnenden und Vertretenden einer Gemeinde – bei jeder Witterung. © Stadt Bremen.

Bestimmte Gruppen werden ausgeschlossen oder nicht gehört.

Wie oben genannt, hat eine echte Mitgestaltung das Potential, einen wahrhaft repräsentativen bereichsübergreifenden Teil der Quartiersbevölkerung zu erreichen. Dies bedarf allerdings abgestimmte Bemühungen, um dem inhärenten Risiko, die direkten, gut aufgestellten und ressourcenreichen Gruppen oder einzelne Personen die Zeit und Geld haben, die Ansichten der anderen Gruppen zu übertönen. Dies kann zu einem Ergebnis führen, das zwar scheinbar demokratisch verwurzelt ist, in Wirklichkeit aber ein Sonderinteresse widerspiegelt. Deshalb ist es ratsam, Datenerhebungen zur Repräsentativität der aktiven Teilnehmenden im Vergleich zu der Gesamtbevölkerungsgruppe zu machen. Schwer zu erreichende Gruppen oder solche, die unterrepräsentiert sind, benötigen eventuell besondere Bemühungen für die Beteiligung oder die Verwendung alternativer Methoden.

Dies kann Kinder, Rollstuhlfahrende, ältere Menschen, Pflegekräfte, aber auch Berufsgruppen, die von der Verkehrssituation betroffen sind, wie z.B. Müllabfuhr oder Notfalldienste, miteinschließen.

Laienhafte Ergebnisse.

Manchmal wird bei der Mitgestaltung kritisiert, dass sie zu laienhaften Ergebnissen führt, weil die Lösungen von

Laien statt von Fachleuten entwickelt werden. Dem kann entgegengewirkt werden, indem man die Unterstützung professioneller Expertise in allen Planungsphasen als Mittel zur Inspiration gewährleistet, um bestimmte Standards sicherzustellen. Gut organisierte Mitgestaltung nutzt sowohl das Wissen der Fachleute als auch das breite Wissen der Anwohnenden über ihr Quartier.

Beteiligungsmüdigkeit.

In bestimmten Quartieren, insbesondere in „Problemgebieten“, wurden Anwohnende immer wieder zu allen möglichen geplanten Interventionen konsultiert. In manchen Fällen machten ihre Ansichten letztendlich überhaupt keinen Unterschied oder dies erschien zumindest auf den ersten Blick so. Das kann zu „Beteiligungsmüdigkeit“ führen. Um diesem Problem entgegenzuwirken, haben lokale SUNRISE-Teams ein klares „Beteiligungsversprechen“ geäußert, welches klar aufzeigt, was mit den gesammelten Ansichten und Ideen durch den Mitgestaltungsprozess passieren würde. Bestimmte Beteiligungstechniken, konkrete und greifbare Themen, angenehme Beteiligungsformate (Ort, Zeit, Einrichtungen) und eine Portion Spaß zeigten effektiv, wie jegliche Symptome der „Beteiligungsmüdigkeit“ überwunden oder zumindest gelindert wurden.

5. Beziehung zwischen stadtweiter und quartiersbasierter Planung

5.1 Wie beziehen sich die SUMP-Prinzipien auf die quartiersbasierte Planung?

Der SUMP-Leitfaden (Rupprecht Consult, 2019b) formuliert acht Prinzipien als Kern eines jedem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans. Manche sind gleichermaßen und einfach auf quartiersbasierte Planung anwendbar, andere eher nicht – zumindest nicht auf den ersten Blick. Deshalb adressiert dieser Abschnitt nacheinander jeden der acht SUMP-Prinzipien und erforscht ihre Kompatibilität mit der gemeinsamen quartiersbasierten Planung und ggf. jegliche zutreffenden Konsequenzen, entweder für die stadtweite Planungen oder die des Quartiers.

• **Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen:** Dieses Prinzip betont die Wichtigkeit einer ganzheitlichen Betrachtung auf das gesamte funktionale Stadtgebiet einer Stadt in einem nachhaltigen Mobilitätsplan, anstatt es nur auf enge Verwaltungsgrenzen einzuschränken. Dies könnte so verstanden werden, als würde man die Aufmerksamkeit vom Quartier abwenden und Richtung

weiterer Stadtregion lenken, vor allem auf die Pendelnden in Einzugsgebieten. Dieses Prinzip bleibt für jeden SUMP sowie des Quartiers von größter Bedeutung, aus der jedes funktionale Stadtgebiet besteht. Die Notwendigkeit besteht auf allen Ebenen, vom weiten Stadtgebiet bis hin zu der Ebene der einzelnen Straßen. Eine zukünftige Aktualisierung der SUMP-Leitfäden sollte darin bestehen, diese Prinzipien in diesem Sinne zu erweitern.

• **„Bürger:innen sowie Interessenträger:innen mit einbeziehen“:** Quartiersbasierte nachhaltige Mobilitätsplanung kann und soll dieses Prinzip voll und ganz in Form eines echten „Mitgestaltungsprozesses“ ausschöpfen. Im weitesten Sinne ist „Mitgestaltung“ der allgemeine Begriff, um sämtliche Ansätze zu beschreiben, in denen die Anwohnenden, die Interessenvertretung und Vertretende der Stadtverwaltung in allen Phasen des Veränderungsprozesses gemeinsam arbeiten: Von der gemeinsamen Problemerkennung zu der gemeinsamen Entwicklung und Auswahl der Ideen, zu der Umsetzung gemeinsam ausgewählter Maßnahmen und, wo möglich, den gesamten Weg zur gemeinsamen Bewertung der Auswirkungen und der Betrachtung des Gesamtprozesses. Siehe dazu auch Kapitel 3.



Bild 14: Kerngruppensitzung im Quartier Neo Rysio, Thessaloniki (Griechenland). © TheTA

• **Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten:** Interinstitutionelle Kooperation ist genauso wichtig, sowohl auf Quartiersebene als auch auf Stadtebene. Zum Beispiel kann das Sozialministerium dabei behilflich sein, bestimmte Bevölkerungsgruppen zu erreichen. In einem SUNRISE-Quartier spielte das Bau- oder Ordnungsamt eine wichtige Rolle, weil der Prozess der gemeinsamen Problemfindung gezeigt hat, dass das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl teilweise durch das Gefühl der Unsicherheit beeinflusst wurden, welches wegen unzureichender Beleuchtung auf Grund von defekten Laternen der Fall war. Einige Menschen hatten wegen rasender, hochmotorisierter Autos Angst, mit dem Fahrrad zu fahren. In einem Fall konnte die Parkmöglichkeit für Fahrräder nur durch eine Zusammenarbeit zwischen einer privat vermietenden Person, des Wohnungsamtes und der Planungsabteilung verbessert werden. Zu einem gewissen Grad ist interinstitutionelle Kooperation auf Quartiersebene eventuell einfacher zu entwickeln, weil die Fragen greifbarer und operativer werden. Für Städte, denen es schwerfällt, über Abteilungen hinaus zusammenzuarbeiten, ist es manchmal ratsam, auf kleinerer praktischer Quartiersebene zu arbeiten.⁵

• **Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten:** Das Fundament eines SUMP sollte eine ausführliche Überprüfung der bestehenden Situation als Referenzwert, gegen den der Fortschritt gemessen wird, dienen. Quartiersbasierte Planung sollte dieses Prinzip auch annehmen, um sicherzustellen, dass es klare Fakten gibt und ein gemeinsames Verständnis über die Ausgangssituation – und nicht nur Meinungen. Im SUNRISE hat diese Logik zur Entwicklung eines „Dossiers“ in jedem umgesetzten Quartier geführt. Jedes Dossier kombinierte die Bewertungen von den SUNRISE „Support-Mitwirkenden“ (d. h. von externen Mobilitätsfachleuten), der Stadtverwaltung und der kommunalen Gemeinde. Wie bei einem stadtweiten SUMP, sollte auch ein quartiersbasierter Planungsprozess deutlich das Leitbild der zu erreichenden Ziele artikulieren. In den SUNRISE umgesetzten Quartieren, manifestiert sich das in Form von einem schriftlichen „Maßnahmenplan für die Mobilität im Quartier“, der – so weit möglich – dem vorangegangenen Dossier entspricht.

⁵ Das SUNRISE-Projekt komprimierte seine entsprechenden Einblicke in ein besonderes Merkblatt: 'Cooperating across institutional boundaries' (Spielhauer et al., 2021)

• **Alle Verkehrsträger integriert entwickeln:** Entscheidungen über bestimmte Beförderungsarten und der entsprechenden Infrastruktur fallen manchmal schlicht außerhalb des Aufgabenbereichs der Behörde auf Quartiersebene. Sie werden in zentralen Stadträten getroffen und diesbezügliche Finanzierungsentscheidungen werden sogar noch weiter oben getroffen, auf Landes-, Bundes- oder europäischer Ebene. Das muss allerdings Initiativen auf Quartiersebene nicht daran hindern, vorgeschlagene Verbesserungen zu bestimmen und formelle Anträge an höhere Entscheidungsträger zu stellen. Zudem ist das Quartier die richtige Ebene, um einen genauen Blick auf alle Beförderungsarten und ihre Integration zu werfen: Vom motorisierten Verkehr (einschließlich Parken) zu Fuß- und Fahrradwegen, Tretrollern, Skateboards, formelle bis hin zu informellen Fahrradverleihsystemen, Freiwilligendienste, usw..

• **Monitoring und Evaluation vorbereiten:** Dieses Prinzip ist äußerst wichtig – unabhängig davon, ob es auf einen stadtweiten SUMP-Prozess oder auf Maßnahmen in einem Quartier oder gar einer Straße angewandt wird. Nur wenn Maßnahmen bewertet werden, können solide Erkenntnisse für andere Fälle dazugelernt werden. Dies ist vor allem wichtig für Initiativen in Quartieren, da es immer andere Quartiere gibt, in denen gut funktionierende Maßnahmen wiederholt werden können und Maßnahmen, die weniger gut funktionieren, vermieden oder verbessert werden sollte. Zudem liegt es in der Natur des Wandels, dass bestimmte Personen applaudieren, während andere skeptisch oder kategorisch ablehnen. Eine systematische und zuverlässige Bewertung kann das faktische Fundament für einen Ausgleich und eine Annäherung sein.

• **Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern:** Das letzte SUMP-Prinzip bezieht sich auf die Qualität des gesamten Planungsprozesses. Dies ist auch vollständig auf die quartiersbasierte Planung anwendbar. Auf beiden Ebenen muss der Planungsprozess fundiert, systematisch, organisiert, ausreichend mit Personal besetzt sein und Fördermittel zur Verfügung haben. Sonst könnte der quartiersbasierte Mitgestaltungsprozess zu Ergebnissen führen, die mangelhafte Qualität oder Legitimität aufweisen, z. B. Maßnahmen, die

5.2 Wie bezieht sich der SUMP-Zyklus auf die Planung im Quartier?

Der SUMP-Zyklus, wie in Bild 15 dargestellt, beschreibt die verschiedenen Schritte im SUMP-Prozess und gibt an, dass der Planungsprozess der nachhaltigen urbanen Mobilität kein klares Ende hat, aber als ein konstanter Prozess der Wiederholung und Verbesserung gesehen werden kann.

Die Struktur eines SUMP-Zyklus entspricht zu einem hohen Grad den Hauptschritten des Mitgestaltungsprozesses, wie in Kapitel 4 beschrieben und in Bild 16 dargestellt:

Bild 15: Der SUMP-Zyklus: vier Phasen und 12 Schritte. © Rupprecht Consult



- Schritt 01 und 02 (*Arbeitsstrukturen einrichten und Planungsrahmen festlegen*) sind wichtige Vorbereitungs-schritte, sowohl im SUMP-Prozess als auch im Mitgestaltungsprozess im Quartier. Sie sind nicht explizit in der Abbildung des SUNRISE-Prozessmodell der Mitgestaltung in Figur 16 dargestellt, wo sie als vorbereitende Grundlagen angenommen werden.
- Schritt 03 (*Mobilitätssituation analysieren*) ist das Äquivalent zur gemeinsamen „Bestimmungsphase“, während die Ausgangssituation dokumentiert und kritisch analysiert wird.
- Schritte 04 bis 07 (*hauptsächlich Phase 2, Strategieentwicklung*) bezieht sich auf die gemeinsame „Entwicklungsphase“ des Mitgestaltungsansatzes im Quartier, wie von SUNRISE befolgt. Sowohl im SUMP-Prozess als auch dem Mitgestaltungsprozess, ist das die Phase, in der bestimmte Maßnahmen entwickelt und ausgewählt werden.
- Schritt 08 (*Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren*) stellt das Glied zwischen der Planung und Umsetzung dar und fällt deshalb zwischen die Stufen der gemeinsamen Entwicklung und Umsetzung des Mitgestaltungsmodells. Dieser Schritt ist allerdings in beiden Planungsmodellen nach wie vor in der exakt selben Reihenfolge.
- Schritte 09 und 10 im SUMP-Zyklus (*Beschluss und Finanzierung vorbereiten und Umsetzung sicherstellen*) widerspiegeln die Stufe der „gemeinsamen Umsetzung“ des Mitgestaltungsmodells. Maßnahmen, die im Mitgestaltungsprozess entwickelt wurden, können als implizit von den beteiligten Interessenvertretungen des

Quartiers angenommene Maßnahmen betrachtet werden. Es ist allerdings in fast allen Fällen so, dass es eine formelle Annahme durch ein demokratisch gewähltes Gremium (z.B. Gemeinderat) geben muss.

- Schritte 11 – 12 (*Kontrollieren, anpassen und kommunizieren und Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen*) sind in der Stufe der „gemeinsamen Evaluierung“ des Mitgestaltungsmodells enthalten.

Kurz gesagt verfolgt das strategische Verständnis hinter dem SUMP-Zyklus und des Mitgestaltungsmodells dieselbe Logik wie im SUNRISE-Projekt. Beide folgen Schritt für Schritt dem Ansatz und nehmen an, dass der erste Durchlauf dieser Schritte zu einem zweiten Durchlauf führen kann, in dem Ziele und Maßnahmen aktualisiert, verfeinert und im Interesse der kontinuierlichen Verbesserung angepasst werden. Der letztere Aspekt wird vor allem durch die kreisförmige Darstellung und dem SUMP-Zyklus verdeutlicht.

Die Komplexität, die Dimension, der Umfang und die Dauer dieser zwei Prozesse sehen natürlich unterschiedlich aus. Während ein Durchlauf des stadtweiten SUMP-Prozesses fünf bis zehn Jahre dauern kann, kann ein Durchlauf des quartiersbasierten Mitgestaltungsprozesses viel schneller abgeschlossen werden. Zudem kann ein quartiersbasierter Mitgestaltungsprozess zum Ende kommen, wenn das Problem – auf das es sich konzentrierte – zufriedenstellend gelöst wurde. Ob eine neue „Runde der Mitgestaltung“ für weitere Verbesserungen eingeleitet wird oder es auch andere Herausforderungen im Quartier geben wird, hängt von der Situation vor Ort ab. Auf Stadtebene gehen jedoch die Prozesse, wie sie im SUMP-Zyklus beschrieben sind, nie wirklich zu Ende.

Bild 16: Die zeitliche Logik des Mitgestaltungsprozesses im Quartier basierend auf SUNRISE-Pert-Diagramm.



5.3 Zahlreiche Konstellationen des Planungszustandes auf Stadt- und Quartiersebene

In einer idealen, aber absolut hypothetischen Situation sind alle nachhaltigen Mobilitätsaktivitäten auf der Stadtebene (SUMP) und innerhalb aller Quartiere einer Stadt perfekt synchronisiert und „vertikal integriert“. Dies würde bedeuten, dass alle Bemühungen und Maßnahmen auf beiden Ebenen parallel laufen und ineinander einspeisen und 100 % kompatibel wären. Solch eine Situation ist aus einer Vielzahl von Gründen selbstverständlich unrealistisch. Ein Grund wurde bereits oben erklärt: Die Tatsache, dass ein SUMP-Prozess länger als ein quartiersbasierter

Mitgestaltungsprozess dauert und für gewöhnlich ein interaktiver Prozess mit mehreren Runden der Aktualisierung und Anpassung ist.

Die geographischen Bedingungen – wie die Topographie, Verkehrssituation, Bewusstsein für die Dringlichkeit, Verfügbarkeit von sozialer Energie und deshalb der Planungsstatus – variieren alle auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen. In manchen Quartieren hat ein lokaler Planungsprozess eventuell überhaupt noch nicht begonnen, wohingegen andere Quartiere einer Planung auf Stadtebene und der Umsetzung von Prozessen weit voraus sind. Dies führt zu einer Reihe von Situationen, in denen entweder die Stadt- oder die Quartiersebene nicht Schritt halten kann. Häufige Konstellationen sind Tabelle 1 aufgestellt.

Tabelle 1: Zeitliche Konstellationen zwischen stadtweiter und quartiersbasierter Planung

		Stadtweite Ebene			
		Kein SUMP	SUMP in Entwicklung	SUMP vorhanden	SUMP aktualisieren
Nachbarschaftsebene	Keine Aktivitäten	Maßnahme notwendig	Gute Möglichkeit eine systematische Planungsaktivität auf Quartiersebene zu stimulieren		
	Einige Aktivitäten eingeleitet	Quartiersebene als Pionierbeispiel, kann einen ähnlichen Prozess auf Stadtebene auslösen. Kann auch zu unkoordinierten Aktivitäten im Quartier führen, kann möglicherweise mit den stadtweiten Zielen und der Macroeffizienz kollidieren, Risiko eines Sankt-Florian-Prinzips.	Ideal, aber ein seltener Fall bei dem ein SUMP-Prozess und die Planung auf Quartiersebene sich gegenseitig bestärken. Gute Gelegenheit für eine vertikale Integration.	Quartiersaktivitäten können auf stadtweite Ziele reagieren und synchronisiert werden. Allerdings besteht das Risiko, dass der SUMP Bedürfnisse und Möglichkeiten im Quartier übersieht.	Gute Möglichkeit, Prozesse auf Quartiersebene zu informieren / inspirieren. Allerdings muss er innerhalb der Aktualisierung des SUMP auch Bedürfnisse, Bedenken und Ideen der Quartiersebene beinhalten.
	Vollständiger Quartiersplan vorhanden	Risiko, dass das Leitbild auf Quartiersebene mit den Bedürfnissen auf Stadtebene nicht synchronisiert werden kann. Die Umsetzung von Maßnahmen kann auf Quartiersebene ohne Unterstützung, Daten, Personal, Engagement und einen Plan auf Stadtebene schwierig sein.	Gute Möglichkeit für den SUMP-Prozess die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Planungsprozess der Quartiersplanung und Unterstützung für die Umsetzung eines Quartiersplans zu gewinnen – solange dieser mit den stadtweiten Bedürfnissen / Plänen / Ambitionen / Bedürfnissen anderer Quartiere nicht im Konflikt steht.	Ideal, aber ein seltener Fall.	Gute Möglichkeit den SUMP so zu aktualisieren, dass er den Plan / die Pläne und Maßnahmen des Quartiers unterstützt und auf ihnen aufbaut.
	Stand des Quartiersplans	Unwahrscheinliches Szenario.	Gute Möglichkeit Prozesse auf beiden räumlichen Ebenen zu synchronisieren.	Gute Möglichkeit den Quartiersplan auf eine Art und Weise zu aktualisieren, dass er den stadtweiten SUMP-Plan und die Maßnahmen unterstützt.	Ideal, aber ein seltener Fall.

Kurz: Perfekte Synchronität sind zwischen den unterschiedlichen Planungsprozessen einer Stadt kaum möglich. Alle Aktivitäten – ob auf Stadt- oder Quartiersebene – sollten genutzt werden, um die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zu beschleunigen. Die wiederholte Aufmerksamkeit auf „Möglichkeiten“ in Tabelle 1 zeigt dies deutlich. Zwei solcher Möglichkeiten verdienen eine besondere Nennung:

- 1) Progressive Quartiere können als „Prüfstände“ und als Einspeisung in den SUMP-Prozess auf Stadtebene verwendet und zur einfacheren Umsetzung der SUMP-Maßnahmen in anderen Quartieren werden.
- 2) Umgekehrt kann ein weitgehend unterstützter SUMP ein legitimer Anreiz für dezentralisierte Diskussionen und Planungsprozesse in Quartieren sein, die im Rückstand sind und die Erreichung stadtweiter SUMP-Ziele erschweren.

Bild 17: Unterschiedliche Stände und Intensitäten der unterschiedlichen Planungskontexte auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen.

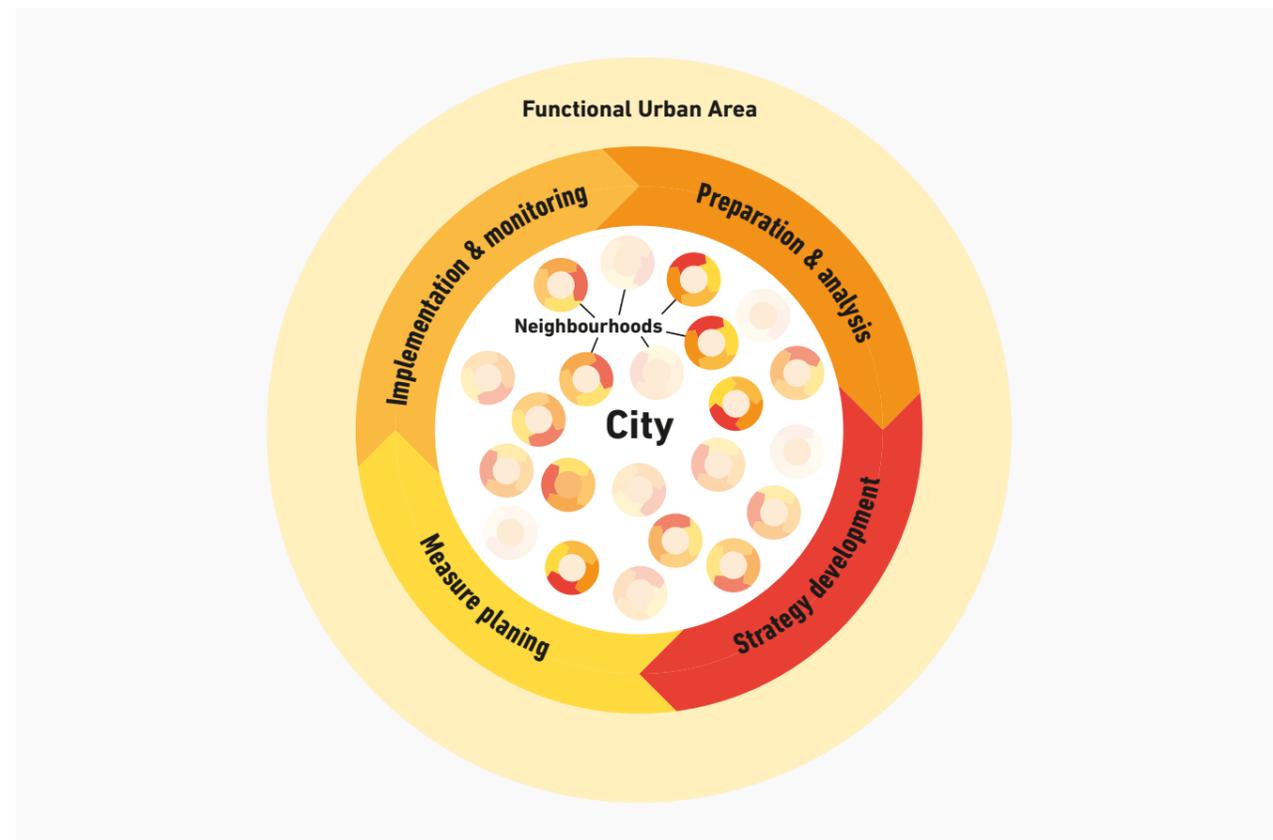


Bild 17 vermittelt die Botschaft in visueller Form. Sie signalisiert nicht nur den unterschiedlichen Stand des Planungsprozesses in den unterschiedlichen Quartieren und in der Stadt als Ganzes (angegeben mit den unterschiedlichen Drehwinkeln), sondern auch die unterschiedlichen Ebenen des Engagements, politischer Rückhalt, öffentlicher Beteiligung, Finanzierung, etc. (unterschiedliche Farbstärken). Die allgemeine Botschaft ist allerdings klar: Eine Stadt ist normalerweise ein Flickwerk von Quartieren, wo Prozesse parallel mit unterschiedlichen Startpositionen, Ambitionen und Geschwindigkeiten laufen können und laufen. Oft können nur wenige von ihnen mit dem stadtweiten SUMP-Prozess synchronisiert werden.

5.4 Angleichung der quartiersbasierten Mitgestaltung an den SUMP-Prozess

Auch ohne eine perfekte Übereinstimmung zwischen quartiersbasierter Mitgestaltung und SUMP-Aktivitäten, ist es wichtig, nach einer Ausrichtung, Korrespondenz, Kompatibilität und gemeinsamen Bewusstsein zu streben – und um klare Widersprüche zwischen diesen unterschiedlichen Planungsprozessen zu vermeiden. Ausrichtung findet nicht automatisch statt. Sie bedarf eines kontinuierlichen Dialoges und vorsichtiger Koordination – fast im Sinne einer „Meta-Planung“. Die folgenden Aspekte verdienen besondere Aufmerksamkeit:

- **Kompatibilität von Zielen:** Genauso wie es mehrfache Meinungen innerhalb jedes Quartiers gibt, variieren auch die Positionen, Ziele und Ambitionen von einem Quartier zum nächsten. Ebenso werden die Ziele, wie sie in einem SUMP genannt sind, nicht automatisch mit den (dominierenden) Ansichten in den Quartieren der Stadt synchronisiert. Dies ist nicht unbedingt problematisch, da unterschiedliche Kontexte oft unterschiedliche Lösungen erfordern. Wenn aber Handlungen auf einer Ebene / einem Gebiet eine andere beeinflussen, erfordert es Koordination. Die zentrale Stadtverwaltung verfolgt beispielsweise einen ambitionierten Plan zur Förderung von Elektrofahrzeugen, einschließlich der entsprechenden Ladeinfrastruktur für Parkplätze an der Straße. Ein Quartier möchte aber möglicherweise die Zahl der Gesamtparkplätze an der Straße reduzieren. Natürlich gibt es definierte Regeln darüber, wessen Entscheidung maßgeblich ist, aber ein dialogreicher und koordinierter Ansatz ist definitiv besser als auf schiere Kraftverhältnisse zu vertrauen.

- **Widersprüche meiden:** Klare Widersprüche zwischen unterschiedlichen Quartieren und Ebenen sind eine besonders schwere Form von Inkompatibilität. Ein Beispiel solch einer Situation wäre ein Quartier der gegen den Bau einer Tramlinie durch eine Grünanlage stimmt, obwohl solch eine Verbindung Tausenden von Menschen außerhalb des Gebiets und der Stadt als Ganzes enorme Vorteile bringen würde. Solche Situationen manifestieren sich oft als ein Sankt-Florian-Prinzip – und selbst der beste Dialog lässt solch ein Phänomen nicht verschwinden. Ein gut moderierter Dialog bietet jedoch zumindest das Potential, kreative Lösungen und einen fairen Kompromiss zu erkunden.

- **Erwartungen managen:** Eng mit den beiden oben genannten Punkten verhält es sich mit der Bedeutung, die Erwartungen aller beteiligten Interessenvertretungen zu managen. Jede an einem gemeinsamen Planungsprozess teilnehmende Person sollte sich bewusst sein, dass es immer nur einen bestimmten „Korridor von Optionen“ geben wird. Für Beteiligte auf Quartiersebene sollte verdeutlicht werden, dass Vorschläge, die den SUMP-Zielen widersprechen, mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht umgesetzt werden. Wenn zum Beispiel Bewohnende eines bestimmten Gebiets mehr Parkplätze möchten, während der städtische SUMP das Ziel hat, die Zahl der Parkplätze zu reduzieren, wird es wichtig sein, das Problem der Anwohnenden durch andere Mittel zu lösen (z. B. besserer ÖPNV, mehr Carsharing-Angebote, etc.). Ebenso sollten diejenigen, die an einem stadtweiten SUMP-Prozess teilnehmen nicht in dem Glauben gelassen werden, dass alle Vorschläge gegen ihren Willen auf Quartiere auferlegt werden können und sollen.

Bild 18: SUNRISE öffentliche Beteiligung im Quartier Hulsberg, Bremen (Deutschland). © Stadt Bremen.



- **Befürwortung und Engagement:** Ein Planungsprozess auf Quartiersebene kann sehr davon profitieren, wenn politische Entscheidungstragende der zentralen Stadtverwaltung den Prozess unterstützen. Eine positive öffentliche Stellungnahme durch das Stadtoberhaupt kann die Glaubwürdigkeit für einen Mitgestaltungsprozess in jedem Quartier erhöhen. Ebenso kann das Interesse und die Bereitschaft der Menschen zur aktiven Teilnahme an einem SUMP-Prozess, indem ein klares Bekenntnis von Meinungsführenden und Personen, die Wissen weitergeben, in so vielen Quartieren wie möglich weitergegeben und vergrößert werden.
- **Wiederholung und Verbreitung:** Ein erfolgreicher Planungs- und Umsetzungsprozess in einem Quartier ist ohne Zweifel ein Grund zum Feiern. Was sogar noch besser ist, ist die Wiederholung und Übertragung der erfolgreichen Maßnahmen auf andere Quartiere. Die Organisation eines solchen Ausweitungseffekts übersteigt eindeutig die Möglichkeiten eines einzelnen Quartiers. Allerdings könnte die Stadtverwaltung durchaus in der Lage sein, so einen Prozess als zentrale Stelle mit ihrem Daten- und Faktenbeständen sowie Expertisen zu ermöglichen. Enge Koordination zwischen Mitwirkenden des Quartiers und der Stadt

als Ganzes können daher einen großen Einfluss auf die erfolgreiche Umsetzung bestimmter Maßnahmen nehmen, die in der ganzen Stadt angewandt und somit eine viel größere Auswirkung haben – Quartier für Quartier. Ein SUMP-Prozess kann diese Art von Verbreitung besonders gut steuern.

Nachahmung in Jerusalem: Der Mitgestaltungsansatz von SUNRISE im Stadtteil Baka, Jerusalem (Israel) mobilisierte beim Thema „Walkability“ die Beteiligung von vielen Personen, insbesondere von Schulkindern und ihren Eltern. Informationen über diese sehr positive Erfahrung verbreitete sich in der ganzen Stadt und löste ein Interesse unter mehreren anderen Stadtteilen aus. Dies führte zur direkten Übertragung des SUNRISE-Ansatzes auf die Erstellung kommunaler Schulungsunterlagen und sogar zu einem stadtweiten Walkability-Programm, welches auf jeden interessierten Stadtteil Jerusalems ausgerollt wird. Es gibt sogar Diskussionen über ähnliche Replikationsfähigkeiten auf nationaler Ebene.



Bild 19: Der gemeinsame Entwicklungsprozess führte zu einem Vorschlag für geselligere Infrastruktur, um das zu Fuß gehen entlang bestimmter Wege angenehmer zu gestalten. Dies führte zum Bau dieser „Bank zum Quatschen“ im Stadtteil Baka, Jerusalem (Israel).
© Stadt Jerusalem

- **Loslassen von Kontrolle:** Während die Koordination der Planungsprozesse über die Ebenen hinweg höchst wünschenswert ist, bedeutet das nicht, dass die zentrale Stadtverwaltung über alles Kontrolle haben muss. Solange Widersprüche und rechtliche als auch finanzielle Probleme umgangen werden, sollte die zentrale Stadtebene lernen „loszulassen“ und kein Mikromanagement mehr übernehmen. Stattdessen sollte Vertrauen das Leitprinzip für die Beziehung zwischen der zentralen Stadtverwaltung und den Mitwirkenden der Quartiere sein. Das ist im Grunde der Ausdruck des Subsidiaritätsprinzips: Das Quartier weiß, wovon es spricht!
- **Ressourcen teilen:** In vielen europäischen Städten gibt es keine Behörde auf Quartiersebene, welche die Entscheidungsbefugnis, finanziellen Mittel und Personalressourcen hat, um bedeutende Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen, geschweige denn große Infrastrukturprojekte. Es ist daher wichtig mit den jeweiligen Abteilungen in der zentralen Stadtverwaltung zu koordinieren, um sicherzustellen, dass die Quartiersaktivitäten vorhandene Daten bestmöglich nutzt und dass vorgeschlagene Maßnahmen gut und rechtzeitig geplant und ausreichend Gelder für ihre Umsetzung mobilisiert werden können. Dies kann auch bedeuten, dass die Stadtverwaltung im Auftrag der Quartiere finanzielle Ressourcen auf Landes- und Bundesebene beantragt. Auch auf der praktischen Ebene hat die Stadt oft Ressourcen für Tagungsräume, eine Presseabteilung oder IT-Kapazitäten, die den Prozess auf Quartiersebene erleichtern kann.

- **Lernen und Teilen:** Eine produktive Koordination zwischen Quartieren und der Stadtebene kann verhindern, dass das Rad immer wieder neu erfunden wird. Ein partizipatives Format, ein Evaluierungsansatz, Moderationstechnik, usw., die in einem Quartier gut funktionieren, bedeuten nicht unbedingt, dass sie in einem Anderen auch funktionieren werden – aber es könnte! Zunächst erfordert die Analyse dieser Übertragbarkeit das Teilen und Dokumentieren von Wissen und Erfahrung. Die Stadtebene ist bestens dafür geeignet, diese Rolle als Wissensvermittler über die Quartiere zu übernehmen. Sie kann auch von diesem Wissen für den stadtweiten SUMP-Prozess profitieren.
- **Vereinte Sichtbarkeit:** Alle Planungsprozesse, die derzeit in Bearbeitung sind (unabhängig auf welcher räumlichen Ebene und auf welcher Stufe) können ihre Sichtbarkeit durch gegenseitige Bezugnahme in ihren Kommunikationsbemühungen steigern. Sie können alle profitieren, wenn sie sich als Teil eines größeren Ganzen sehen und darstellen. Planungsprozesse auf Quartiersebene können in anderen Teilen der Stadt oder gegebenenfalls in einem stadtweiten SUMP-Prozess als „Schwesterprozesse“ und umgekehrt bezeichnet werden. Solch gemeinsame Kommunikation könnte sogar so weit gehen, dass eine visuelle Identität als Marke oder ein Logo für die verschiedenen Prozesse geschaffen wird. Der SUMP-Prozess könnte als eine Art „Dachmarke“ mit mehreren Untermarken in verschiedenen Quartieren dargestellt werden.

6. Quartiersplanung zur Unterstützung eines stadtweiten SUMP

6.1 Wie kann quartiersbasierte Mobilitätsplanung einen SUMP unterstützen?

Mitgestaltung auf Quartiersebene ermöglicht die Beteiligung von der Interessenvertretung in einem Maß, das auf stadtweiter Ebene schwer zu erreichen ist. Wenn er daher strategisch richtig genutzt wird, kann dieser Ansatz einen stadtweiten SUMP-Prozess enorm unterstützen und ergänzen.

Für Städte ohne SUMP-Erfahrung kann es geeignet sein, sich auf ein Quartier zu konzentrieren, während stadtweite SUMP-Strukturen entwickelt werden. So kann eine Stadt praktische Erfahrung für den gesamten SUMP-Prozess sammeln und Kapazitäten für das Hochskalieren des Prozesses aufbauen. Zudem kann der SUMP-Prozess an Schwung und Akzeptanz gewinnen, da aufgezeigt werden kann, dass partizipative und strategische Planung mehr als eine abstrakte Übung, und es an vorhan-

dene Probleme adressiert und zu Verbesserungen im täglichen Leben der Menschen führen kann.

Für Städte, die in ihrem SUMP-Prozess fortgeschritten sind, bietet die quartiersbasierte Planung eine Möglichkeit zunächst besonders herausfordernde oder kontroverse Fragen im begrenzten Umfang zu adressieren oder eine Maßnahme zu entwickeln und ihre Machbarkeit zu prüfen und belegen, bevor sie der gesamten Stadt vorge-schlagen wird.

Mobilitätsplanung auf Quartiersebene gibt auch die Möglichkeit von bestimmten Quartieren zu lernen und sie zu präsentieren, welche im Vergleich zu anderen Quartieren im Bereich der nachhaltigen Mobilität vorne sind. So kann die Heterogenität von Quartieren in einer Stadt verwendet werden, um den Übergangsprozess in andere Quartiere zu beschleunigen. So wie Vorreiterstädte, die anderen Städten Inspiration und Wissen geben, können auch bestimmte Quartiere als Vorreiter und Inspiration für andere Teile der Stadt dienen.



Bild 20: Die gemeinsame Erkennung fehlender sicherer Parkmöglichkeiten für Fahrräder führte zum Bau einer besseren Lagermöglichkeit in Southend-on-Sea (Großbritannien).
© Stadt Southend-on-Sea

6.2 Wann ist quartiersbasierte Mobilitätsplanung geeignet?

Mobilitätsplanung auf Quartiersebene – insbesondere mit einem echten Ansatz der Ko-Kreation – kann hinsichtlich Ressourcen, Zeit und Anzahl von Arbeitsstunden anspruchsvoll sein. Eine Stadt sollte daher prüfen, wann sie diesen Ansatz nutzen möchte, wie sie sicherstellen möchte, dass sie den SUMP-Prozess unterstützt, für welche Probleme und in welchem Quartier sie diesen Ansatz verwenden möchte. Aus der Erfahrung mit SUNRISE, können die folgenden Situationen förderlich für die Anwendung der ko-kreativen Planung auf Stadtteilebene sein:

- **Ein vor Ort erkanntes, vorhandenes Problem oder ein Wunsch nach Verbesserung der Mobilität:** Beispiele sind Straßen, die als Hindernisse oder eine Behinderung für die freie Bewegung von Kindern wahrgenommen werden, kommunale Parkprobleme, Lärmbelastung, geringe Zugänglichkeit für bestimmte Gruppen, geringe Qualität öffentlichen Raums aufgrund Verkehr, schlechte Infrastrukturqualität von Fuß- und Fahrradwegen, u.v.m.. Lokale Bürgerinitiativen, Proteste oder häufige Beschwerden können ein Indikator für Probleme vor Ort sein. Bei abstrakteren Problemen ohne eine direkte, kurzfristige Auswirkung auf das Quartier oder bei Fragen, die eine stadtweite Intervention (z. B. Klimafragen oder größere Infrastrukturprojekte im öffentlichen Nahverkehr) benötigen, wird lokale Ko-Kreation nicht unbedingt empfohlen.

- **Einzigartige Bedingungen.** Einige Quartiere haben sehr spezifische, eigene Mobilitätsherausforderungen, für die es keinen Sinn macht, sie in einem stadtweiten SUMP zu adressieren. Dies könnte wegen spezifischer topographischer Merkmale sein (z. B. Gebirge), Hindernissen oder anderen Faktoren, die das Quartier zu einem gewissen Grad atypisch werden lassen. In solch einem Fall kann die quartiersbasierte Planung die Entwicklung einer zugeschnittenen Lösung für die besondere Herausforderung ermöglichen, indem kommunales Wissen und Ressourcen parallel zu der Arbeit des stadtweiten SUMP verwendet wird. In solch einem Fall müssen die übergeordneten Ziele und der Rahmen laut SUMP klar definiert sein, so wie die Haushaltsgrenzen, damit vorgeschlagene Lösungen umsetzbar und entsprechend der stadtweiten Ziele sind. Innerhalb des Rahmens benötigt der

quartiersbasierte Planungsprozess allerdings eine großzügige Menge an Flexibilität, um kommunal anwendbare Lösungen zu finden.

- **Kontroverse Themen.** Es gibt viele kontroverse Themen, wenn es um die Gestaltung nachhaltiger Mobilität geht. Das ist insbesondere der Fall, wenn bestimmte Beförderungsarten eingeschränkt sind, vor allem der Autoverkehr oder wenn es einen Konflikt um die Zuteilung von Raum zwischen Beförderungsarten oder Benutzergruppen gibt. Beispiele sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, strengere Parkgebühren oder Park- und Zugangsbestimmungen. In solchen Fällen können selbst bewährte Lösungen schwer auf stadtweite Größenordnungen umgesetzt werden. Bei solchen Problemen kann es ratsam sein, den Mitgestaltungsprozess in einem Quartier anzustreben, wo das Problem besonders groß ist. Dieses Quartier kann dann als Denkfabrik und Inkubator für die gesamte Stadt dienen. Gesammelte Erfahrung in Pilot-Quartieren kann dann zur Entwicklung stadtweiter Strategien genutzt und erfolgreiche Maßnahmen an einem anderen Ort wiederholt werden. In der Sprache der Produktentwicklung bedeutet dies, dass das ausgewählte Quartier ein Proof-of-Principle-Prototyp sein kann, bevor er skaliert wird. Durch die Beteiligung von den Anwohnern und der Interessenvertretung in einem Quartier, ist es bei weitem einfacher, die Bedenken der Bevölkerung nachzuvollziehen und Wege zu finden, sie zu lindern.

Bild 21: Der Prozess der Mitentwicklung im Quartier Hulsberg, Bremen (Deutschland) führte zu der Entwicklung eines kostenlosen Lastenfahrradverleihsystems als eine Alternative zur Nutzung des privaten Autos. © Stadt Bremen



Parken – ein brisantes Thema in Bremen (Deutschland): Das Parken auf der Straße und dessen Regelung ist ein kontroverses Thema in Bremen und die Einführung von Gebühren hatte allgemein wenig Unterstützung. Widerrechtliches Parken war weit verbreitet und wurde jahrelang akzeptiert. Die Situation war insbesondere im Stadtteil Hulsberg problematisch, wo hoher Parkdruck und widerrechtliches Parken auf Gehwegen beträchtliche Probleme – nicht nur für zu Fuß Gehende und Menschen mit Beeinträchtigungen – verursachte, sondern auch für die Müllabfuhr und Feuerwehr. Hulsberg war Bremens „Problem-Stadtviertel“ für das SUNRISE-Projekt, mit einem besonderen Fokus darauf, Wege zu finden, um dieses Problem zu lösen. In einem ausführlichen Prozess der Mitgestaltung, wurde das Problem stark diskutiert und schließlich das Parksystem für Anwohnende eingeführt.

Die Erfahrung führte Bremen dazu, den SUNRISE-Ansatz als eine „Blaupause“ für Bremen als Ganzes zu nehmen. Konkret bedeutet dies, dass es in den gegenwärtigen Prozess der Aktualisierung des SUMP für Bremen einfließen wird. Die Einbindung der SUNRISE-Blaupause in den revidierten SUMP ist sehr wichtig, um politisch die signifikant höheren Personalkostenanforderungen (und daher Kosten) dieses Ansatzes zu unterstützen.

- **Mangel einer Einzellösung.** Die angebrachteste Lösung für bekannte Mobilitäts Herausforderungen ist nicht immer die offensichtlichste – sowohl im Sinne technischer Effizienz, öffentlicher Akzeptanz, als auch politischer Umsetzbarkeit. Manchmal fehlt es an Ideen. Manchmal gibt es zu viele Vorschläge, die oft unvereinbar sind. In solchen Fällen kann es sinnvoll sein, zuerst Lösungen in einem Quartier – wo dieses Problem häufiger vorkommt – zu entwickeln und zu testen und diese Erfahrungen später zum Ausbauen der Lösung zu verwenden. Beispiele könnten Lösungen für Schulgebiete, Infrastruktur für zu Fuß Gehende, Parkbestimmungen oder sogar die Gestaltung lokaler Straßen und geschwindigkeitsbegrenzte Maßnahmen sein.

- **Kommunaler Eifer:** In manchen Quartieren ist manchmal ein größeres Interesse, eine höhere Akzeptanz oder einfach mehr (private) Ressourcen, Zeit, Energie oder Netzwerke, Vertrauen und Eigendynamik für neue Mobilität vorhanden als in anderen oder der Stadt als Ganzes. Beispiele könnten gemeinsame Mobilitätslösungen sein, MaaS-Dienste (Mobility-as-a-Service) oder elektrische Fahrzeuge. In solch einer Situation können bestimmte Maßnahmen auch für andere Stadtteile sichtbar und greifbar gemacht werden. So können die Unterschiede der Quartiere genutzt werden, um das Erreichen der größeren SUMP-Ziele zu beschleunigen.



Bild 22: Nach der SUNRISE-Phase der Mitumsetzung: Anwohnende gehen sicher auf dem Gehweg, der zuvor von parkenden Autos blockiert wurde. © Stadt Bremen

7. Empfehlungen und neue Wege

Dieses Kapitel fasst die Hauptempfehlungen von SUNRISE und anderen Quartiersmobilitätsprojekten für Städte sowie für die Landes-, Bundes- und europäische Ebene zusammen. Es beinhaltet allerdings keine Empfehlungen zu Design oder Methoden der Mitgestaltung oder Mobilitätsplanung im Quartier. Diese Themen werden in anderen Veröffentlichungen aufgegriffen, z.B. von SUNRISE (www.civitas-sunrise.eu) oder von den „Schwesterprojekten“ (<https://civitas-sunrise.eu/resources/sister-projects>).

7.1 Empfehlungen an Städte

Ergreifen Sie die Möglichkeit einer quartiersbasierten Planung und Ko-Kreation: Quartiersbasierte Mobilitätsplanung, insbesondere zusammen mit der Ko-Kreation, öffnet Städten neue Möglichkeiten der Verbesserung und beschleunigt den SUMP-Prozess, um greifbaren Wandel auf lokaler Ebene einzuführen und größere Akzeptanz zu erhalten. Daher sollte sie von Städten ergriffen werden und in das breite „Repertoire“ des SUMP-Prozesses integriert werden.

Ko-Kreation und die Quartiersebene strategisch nutzen: Quartiersbasierte Planung sollte als ein Mittel gesehen werden, lokale Herausforderungen zu adressieren aber auch als ein Instrument, um im SUMP-Prozess der Stadtebene voranzukommen. Deshalb sollten Wege immer berücksichtigt werden, die den quartiersbasierten Planungsprozess unterstützen können oder für den Anfang den gesamten SUMP-Prozess einer Stadt einleiten könnten. Mit anderen Worten sollten die Quartiersaktivitäten und ausgewählten Herausforderungen der Ko-Kreation in den größeren Kontext der Mobilitätsplanung für die gesamte Stadt passen, mit dem Potential die Ergebnisse zu erweitern.

Managen Sie Erwartungen und setzen Sie einen klaren Rahmen: Ein Ko-Kreationsprozess kann misslingen und der Glaubwürdigkeit schaden, wenn Möglichkeiten und vorhandene Ressourcen von Anfang an nicht klar definiert wurden. Ohne den Rahmen vorher klar zu definieren, der von den stadtweiten Zielen des SUMP gesetzte wurde und den vorhandenen Fördergeldern, können lokal entwickelte Vorschläge mit den gesamten Stadtzielen in Konflikt geraten oder unmöglich umgesetzt werden. Dies kann zu Enttäuschung führen und das Vertrauen in die Initiativen der Stadt schwinden lassen. Deshalb sollten ein klarer „Korridor von Optionen“ und vorhandene Fördergelder von Anfang an kommuniziert werden.

Kooperieren und lernen Sie von anderen Abteilungen: Die Einleitung, Organisation und Erleichterung der quartiersbasierten Planung und Mitgestaltung benötigen besondere Fähigkeiten und Methoden. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese bereits innerhalb des Verkehrsamts einer Stadt vorhanden sind. Es ist eventuell notwendig mit anderen Abteilungen zusammenzuarbeiten, die in der Beteiligung von der Interessenvertretung erfahrener sind oder bestehende Kontakte haben, beispielsweise das Sozialamt. Externe Unterstützung kann bei der Organisation und Moderation des Prozesses notwendig sein, zumindest bis sich ausreichend interne Kapazitäten gebildet haben.

Fangen Sie klein an und lernen Sie dazu: Für viele Städte ist der Ansatz der Ko-Kreation neu, unerprobt und wird vielleicht sogar als riskant oder ineffizient wahrgenommen. Lassen Sie deshalb Lernprozesse zu, indem Sie mit kleineren Projekten beginnen, Fähigkeiten und internes Engagement im Prozess aufbauen. Wenn eine Stadt regelmäßig am Planungsprozess des Quartiers beteiligt sein möchte, ist es empfehlenswert, interne Ressourcen/Gruppen mit der notwendigen Expertise und den sozialen Fähigkeiten aufzubauen. Es muss eventuell neues Personal mit gewisser Erfahrung, wie der Beteiligung, eingestellt werden. Diese Kapazität kann über Abteilungen hinweg geteilt werden.

Erlauben Sie langwierige Prozesse und bieten Sie Ressourcen an: Quartiersbasierte Ko-Kreation ist weder günstig noch schnell. Der Prozess dauert normalerweise Monate bis Jahre und erfordert Kontinuität. Dies benötigt Ressourcen hinsichtlich Personal, so wie Veranstaltungsräume und unterschiedliche Instrumente für die Beteiligung von der Interessenvertretung. Es ist wichtig, ausreichend Personalressourcen von Anfang an zur Verfügung zu stellen, um auch Kontinuität und Engagement in der „Kerngruppe“ (ein Lenkungsausschuss von der lokalen Interessenvertretung) zu bewahren. Die genaue Länge und Intensität des Prozesses und somit seiner Anforderungen an Ressourcen kann zu Beginn nicht genau vorhergesagt werden. Daher sollte die Stadtverwaltung Flexibilität in Hinblick auf Ressourcen ermöglichen und ausreichend Personalzeit zur Verfügung stellen, um in der Lage zu sein den Prozess abzuschließen.

Beteiligen Sie sich nicht, wenn Sie keinen Mehrwert bieten können: Die Beteiligung an einem Prozess der Mitgestaltung impliziert, einige Kontrollen und Befugnis-

se abzugeben und dem Prozess und den im Quartier entwickelten Erkenntnissen zu vertrauen. Wenn hochrangige Stadtbedienstete oder die Stadtverwaltung entscheiden die Ergebnisse der Mitgestaltung aus dem Quartier abzulehnen, war der Prozess nicht nur nutzlos, sondern es wird das Vertrauen der Bevölkerung beschädigt. Dies wird es bei weitem schwieriger werden lassen, die kommunale Interessenvertretung zukünftig einzubinden. Wenn die Stadtregierung nicht bereit ist dieses Risiko einzugehen, wird auch nicht empfohlen einen Prozess der Mitgestaltung durchzuführen.

Kommunizieren und erklären Sie intern: Für viele städtische Abteilungen sind die quartiersbasierte Planung und Ko-Kreation nicht die typische Vorgehensweise. Deshalb sollten Zeit und Aufwand zunächst zurückgestellt werden, um den Ansatz innerhalb der Stadtverwaltung, insbesondere die verantwortliche(n) Abteilung(en) für Verkehrsplanung und den SUMP zu erklären und fördern. Die interne Kommunikation ist wichtig, insbesondere die Verbindungen hin zum SUMP, aber auch der Grund für die Wahl der Einbindung bestimmter Quartiere oder der Grund für die Auswahl bestimmter Themen, damit vermieden wird, den Ansatz als etwas wahrzunehmen, der die Autorität oder die Professionalität bestimmter Abteilungen in Frage stellt.

Bild 23: Eine neue Bushaltestelle, die als eine wichtige Verbesserung in der Phase der Mitentwicklung in Neo Rhysio, Thessaloniki (Griechenland) entstand. © TheTa



7.2 Empfehlungen an regionale, nationale und europäische Behörden

Unterstützen Sie den Kapazitätsaufbau und den Wissensaustausch: In vielen Ländern haben Städte nur beschränkt Erfahrung mit Mitgestaltung und quartiersbasierter Mobilitätsplanung. Nationale als auch europäische Organisationen können den Wissensaustausch und den Kapazitätsaufbau unterstützen, indem Sie Foren anbieten, gute Beispiele teilen und Tutorials, Leitfäden, Fallstudien und andere Ressourcen zu quartiersbasierter Mobilitätsplanung in der jeweiligen Landessprache produzieren.

Außerdem sollte ein direkter Wissensaustausch zwischen Projekten der Quartiersplanung in unterschiedlichen Städten ermutigt und ermöglicht werden. Ein bestimmtes Quartier kann mehr Gemeinsamkeiten mit Quartieren in anderen Städten haben, die ähnliche Merkmale haben, als mit Quartieren in seiner eigenen Stadt. Vorhandene nationale und europäische Plattformen für den Wissensaustausch zu nachhaltiger Mobilität könnten verwendet werden, um die Kontaktvermittlung und den Austausch guter Beispiele zu ermöglichen.

Bieten Sie Finanzierung und Zeit an: Vor dem Hintergrund der (relativen) Neuartigkeit und Ressourcenanforderungen von quartiersbasierter Mitgestaltung werden viele Städte zögerlich sein diesen Ansatz ohne externe Startfinanzierung zu verfolgen. Aus diesem Grund ist es ein wichtiger Bereich für die Beteiligung aus verschiedenen Fördereinrichtungen. Es geht allerdings nicht nur um die Bereitstellung von Fördermitteln. Die Bedingungen, Anforderungen der Berichterstattung und Dauer der Projektförderung müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Insbesondere der letzte Punkt ist wichtig, da „Ko-Kreation nicht überstürzt werden sollte“ (wie von einer lokalen Interessenvertretung im SUNRISE-Projekt den Bedarf an Zeit nannte). Die Erwartung, alle Phasen der Mitgestaltung in nur ein paar Jahren abzuschließen, ist oft unrealistisch (siehe Kapitel 3.2).

Erlauben Sie zugeschnittene Bewertungsansätze: Traditionelle Bewertungsmetriken (z.B. ersparte Tonnen an CO₂, Veränderungen im Modal Split oder wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analysen) sind für den Ko-Kreationsprozess nicht wirklich geeignet, da das Ergebnis per Definition zu

Beginn nicht bekannt sein kann. Viele herkömmliche Bewertungsparameter machen auf räumlicher Ebene in der kleinen Größe eines Quartiers einfach keinen Sinn. Entweder, weil die ausschlaggebenden ursächlichen Faktoren außerhalb des Quartiers liegen oder weil es keine Möglichkeit gibt, Daten in der Tiefe eines Stadtteils zu erhalten.

Statt solchen vordefinierten Bewertungsparametern zu folgen, sollten Beteiligungsprojekte nach kontextspezifischen Kriterien bewertet werden. Zum Beispiel sollte der Prozentanteil der Eltern, die sich gut dabei fühlen ihre Kinder als Teile einer „Laufbus“ Initiative, statt sie wie zuvor alleine in die Schule laufen zu lassen (als es keinen „Laufbus“ gab) ausgewertet werden. Insbesondere wichtig sind auch Parameter, wie zu welchem Grad das Projekt Ko-Kreationskapazität erzeugt hat, soziale Kohäsion, ob schwer zu erreichende Gruppen beteiligt waren, ob das vorgeschlagene Projekt innerhalb einer stadtweiten SUMP-Strategie angesiedelt wurde, ob die Ergebnisse auf andere Quartiere oder Städte, usw. skaliert werden können. Dies beinhaltet nicht die Bewertung des Projektergebnisses durch die Verwendung gängigerer Projektindikatoren – falls zutreffend.

Unterstützen Sie systematische Forschung zur Mitgestaltung: Es gibt frühe Belege für die potentielle Beteiligung von quartiersbasierter Ko-Kreation zu systematischer, stadtweiter, nachhaltiger Mobilität. Schließlich basiert dieser SUMP-Leitfaden auf diesem Thema. Allerdings ist ein vollständiges, allumfassendes und allgemein angewandtes Wissen tatsächlich lückenhaft. Außerdem werden nach wie vor mehr empirisch basierte Erfahrungen zu Methoden und Instrumenten zur Unterstützung des

Prozesses und der notwendigen Bedingungen für ein erfolgreiches Ergebnis benötigt. Aus diesem Grund wird empfohlen, weitere Forschungsarbeit in diesem Feld mit einem Fokus auf Methoden und Instrumente, die von den Städten angewandt werden können, zu unterstützen.

Aktualisieren Sie das SUMP-Konzept, um weitere geographische Größenordnungen einzubinden: Das Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP) sollte aktualisiert werden, um stadtweite und quartiersbasierte Planungsansätze strukturell kompatibel zu gestalten und Synergien zwischen ihnen anzuwenden. Derzeit betont das Konzept die Wichtigkeit der Einbeziehung funktionaler Stadtgebiete innerhalb eines SUMP. Auf die gleiche Art sollte betont werden, dass je kommunaler die Größenordnung des Quartiers ist, desto mehr müssen die Bedürfnisse innerhalb jedes SUMP berücksichtigt werden und dass unterschiedliche Instrumente und Ansätze eventuell notwendig sein werden, je nach geographischem und organisatorischem Kontext. Es sollte allerdings betont werden, dass die übergeordneten Ziele des SUMP über alle Größenordnungen hinausgehen sollte.

- Nehmen Sie quartiersbasierte Planung und Ko-Kreation in die Ausbildungen mit auf: Das Bewusstsein über das soziale Kapital in Quartieren, das Wissen wie es anzuwenden ist und die Expertise über die Möglichkeiten und Einschränkungen der Mitgestaltung sollten ein integraler Teil von Ausbildungen für Stadt- und Verkehrsplanende sein. Diese Themen sollten daher in die Lehrpläne der ausbildenden Einrichtungen und Institutionen der Hochschulbildung integriert werden.



Bild 24: Bauarbeiten in Southend-on-Sea (Großbritannien) als Teil der gemeinsamen SUNRISE-Umsetzungsphase. Der sorgfältige Mitgestaltungsprozess half auch dabei zusätzliche, lokale Fördergelder zu mobilisieren. © Stadt Southend-on-Sea

Referenzenliste

- Appleyard, D. (1981) Livable streets, protected neighbourhoods. University of California Press.
- Brömmelstroet et al. (2017) Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. Applied Mobilities. 2, 1. Pp. 1-15.
- Google (2021) COVID-19 Community Mobility Report, <https://www.google.com/covid19/mobility/?hl=de>. Letzter Abruf 22.06.2021.
- Encyclopedia Britannica (n.d.) Neighbourhood. Available at <https://www.britannica.com/topic/neighborhood-sociology>. Letzter Abruf: 25.07.2021.
- Google (2021) COVID-19 Community Mobility Report. Available at <https://www.google.com/covid19/mobility/?hl=de>
- Governance International (n.d.) Achieving citizen outcomes. Available at <https://www.govint.org/english/>. Letzter Abruf 22.06.2021.
- Kamlage, Jan-Hendrik and Bock Stephanie (2020) Gestalten in der Demokratie: Von der Idee zur Infrastruktur. In: Heinrich Böll Stiftung (ed.): Infrastrukturatlas. Available at <https://www.boell.de/de/2020/11/06/gestalten-der-demokratie-von-der-idee-zur-infrastruktur>. Letzter Abruf: 8. Juni 2021.
- Polis and Rupprecht Consult (eds) (2021) Topic Guide: Planning for more resilient and robust urban mobility. Available at https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic_guide_planning_for_more_resilient_and_robust_urban_mobility_online_version.pdf. Letzter Abruf: 25. April 2021.
- Rupprecht Consult (2016) Participation – Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans. Available at https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf. Letzter Abruf: 8. Juni 2021.
- Rupprecht Consult (2019a) Co-Implementation Guidelines. SUNRISE Deliverable 3.1. Available at http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf. Letzter Abruf: 8. Juni 2021.
- Rupprecht Consult (ed) (2019b) Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition. Available at https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf. Letzter Abruf: 22. Juni 2021.
- Spielhaupter, A., Koucky, M., Tovaas, K. and Brand, R. (2021) Factsheets on Co-Implementation. Available at <https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/06/D3.5-Factsheets.pdf>. Letzter Abruf: 25. Juni 2021.
- Tagesschau (2021) Impfen im Brennpunkt. <https://www.tagesschau.de/inland/brennpunkt-impfen-101.html>. Letzter Abruf: 4. Juli 2021.

Impressum

Vorwort

Dieses Dokument wurde im Rahmen des SUNRISE-Projekts erarbeitet, das unter dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation Horizont 2020 der EU (Finanzhilfevereinbarung Nr. 72 33 65) gefördert wurde. Die deutsche Übersetzung (2023) wurde aus Mitteln des Landes Hessen durch das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen finanziert.

Titel

Leitfaden: Nachhaltige Mobilitätsplanung im Quartier – Synergien zwischen einem stadtweiten SUMP und einer quartiersbasierten Mobilitätsplanung

Quellenangabe

Rupprecht Consult and Koucky & Partners (Herausgeber). Leitfaden: Nachhaltige Mobilitätsplanung im Quartier – Synergien zwischen einem stadtweiten SUMP und einer quartiersbasierten Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt vom Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen.

Autorenschaft

Ralf Brand (Rupprecht Consult) und Michael Koucky (Koucky & Partners)

Beitragende

Morgane Juliat (Rupprecht Consult) und Alex Spielhaupter (Koucky & Partners)

Autorenschaft der deutschen Übersetzung

Marlene Möhle, Sarah Coordes und Sandra Bardt (Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen), Betül Kilic

Begutachtende

Europäische Kommission DG MOVE Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)

Danksagung

Diese Publikation wurde durch die Beiträge aller SUNRISE-Partnerorganisationen möglich, die alle für ihre jeweiligen Beiträge genannt werden.

Haftungsausschluss

Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten liegen in der alleinigen Verantwortung der genannten Mitwirkenden und bilden nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission ab.

Urheberrecht

Der Urheber dieser Veröffentlichung sind Rupprecht Consult Forschung & Beratung GmbH und Koucky & Partners. Alle Abbildungen und Textelemente dieser Veröffentlichung, für die eine Quelle genannt wird, sind Eigentum der genannten Organisationen oder Einzelpersonen.



Die Mitwirkenden setzen sich für die breite Anwendung dieser Leitlinie ein. Dieses Dokument darf daher kostenlos verwendet, kopiert und über jedes beliebige Medium verbreitet werden, vorausgesetzt, dass (a) die Quelle (anhand der oben genannten Quellen) vermittelt wird und dass (b) das weiterverbreitete Material kostenlos angeboten wird. Die gewerbliche Nutzung dieses Dokuments und Veränderungen an seinem Inhalt sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Urheberrechtsinhabende zulässig. In juristischer Hinsicht unterliegt die Verwendung dieses Dokuments bei der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC 4.0. (Namensnennung – Nicht kommerziell – 4.0 International). Der Rechtstext der Lizenz ist auf folgender Webseite verfügbar: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/?ref=chooser-v1>

Titelbild

Mitgestaltungsveranstaltung im Budapester Stadtteil Zugló © BKK (Budapesti Közlekedési Központ)

Design und Layout

Pitch Black Graphic Design, Den Haag (Niederlande) und Berlin (Deutschland)
Thomas Hutsch für die deutsche Übersetzung im Auftrag des Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Kontakte

Europäische Kommission
Generaldirektion für Mobilität und Verkehr Einheit B.3 – Innovation, Forschung & Urbane Mobilität
Rue Jean-Andre de Mot 28
B-1049 Brüssel

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Köln, Deutschland
www.rupprecht-consult.eu
info@rupprecht-consult.eu

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen
Bessie-Coleman-Straße 7, 60549 Frankfurt am Main
www.mobilitaetsplanung-hessen.de
mobilitaet@htai.de

Träger des Fachzentrums:
Hessen Trade & Invest GmbH
Mainzer Straße 118, 65189 Wiesbaden
www.htai.de



April 2024

