



LEITFADEN:

NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄDTE



LEITFADEN:
**NACHHALTIGE URBANE
MOBILITÄTSPLANUNG
FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄDTE**

Inhaltsverzeichnis

Wegweiser für Lesende	7
Zusammenfassung	8
1. Die besonderen Herausforderungen der Mobilität in Klein- und Mittelstädten	10
1.1. Zielgruppe	10
1.2. Herausforderungen der Mobilität	11
2. Die Vorteile eines SUMP für Klein- und Mittelstädte	13
2.1. Vorteile für die Mobilität	13
2.2. Vorteile für die Planung	15
3. Die acht SUMP-Prinzipien im Kontext von Klein- und Mittelstädten	17
4. Planungsschritte der nachhaltigen urbanen Mobilität für Klein- und Mittelstädte	22
4.1. PHASE 1: Vorbereitung und Analyse	23
4.1.1. Schritt 1: Arbeitsstrukturen einrichten	24
4.1.2. Schritt 2: Planungsrahmen festlegen	28
4.1.3. Schritt 3: Mobilitätssituation analysieren	33
4.2. PHASE 2: Strategieentwicklung	38
4.2.1. Schritt 4: Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten	38
4.2.2. Schritt 5: Leitbild und Strategie mit "Interessenträger:innen" entwickeln	40
4.2.3. Schritt 6: Ziele und Indikatoren festlegen	44
4.3. PHASE 3: Maßnahmenplanung	47
4.3.1. Schritt 7: Maßnahmenpakete mit "Interessenträger:innen" auswählen	47
4.3.2. Schritt 8: Aufgaben und Zuständigkeiten vereinbaren	53
4.3.3. Schritt 9: Beschluss und Finanzierung vorbereiten	55
4.4. PHASE 4: Umsetzung und Monitoring	57
4.4.1. Schritt 10: Umsetzung sicherstellen	57
4.4.2. Schritt 11: Kontrollieren, anpassen und kommunizieren	60
4.4.3. Schritt 12: Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen	61
5. Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen für Klein- und Mittelstädte	63
5.1. Sichere und gesunde Schulen	64
5.2. Lebenswerte Quartiere innerhalb eines gut strukturierten Straßennetzes	66
5.3. Das Fahrradfahren als tägliches Verkehrsmittel fördern	69
5.4. Das Zufußgehen fördern	72
5.5. Aktivierung des öffentlichen Raumes	73
5.6. Parkraumbewirtschaftung für ein lebendiges Stadtzentrum	76
5.7. Attraktive Arbeitsplätze und Wohnräume	78
5.8. Attraktiver öffentlicher Nahverkehr	83
5.9. Carsharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme	86
5.10. Nachhaltiger Güterverkehr und Logistik	89
6. Quellenangaben (Orig.)	91
7. Anhang – Checkliste	94



Wegweiser für Lesende

Dieses Dokument bietet eine Orientierungshilfe bei der erfolgreichen Entwicklung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (SUMP) in Klein- und Mittelstädten. Es wird das SUMP-Konzept angewendet, wie es im städtischen Mobilitätspaket der Europäischen Kommission skizziert und in den europäischen SUMP-Leitlinien (zweite Ausgabe)¹ beschrieben ist, sowie die Planungsgegebenheiten für urbane Gebiete mit einer Bevölkerungszahl von weniger als 100.000 Menschen. Basierend auf den Analysen ihrer besonderen Herausforderungen und Möglichkeiten, stellt es Planungsmethoden, Werkzeuge und Richtlinien dar, die sich als effektiv bewährt haben – begleitet von guten praktischen Beispielen aus ganz Europa. Als eigenständiges Dokument wird es Ihnen ermöglicht, die wichtigsten Informationen in Bezug des SUMP-Leitfadens zu erhalten, ohne dafür die ausführlichen Hauptleitfäden heranziehen zu müssen. Als Verkehrs- oder politische Entscheidungstragende einer Klein- oder Mittelstadt empfehlen wir Ihnen mit diesem Leitfaden zu beginnen.

Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist ein strategischer und integrierter Ansatz, um den komplexen urbanen Transport zu bewerkstelligen. Das Hauptziel ist, durch einen Wandel zu nachhaltiger Mobilität die Zugänglichkeit und Lebensqualität zu verbessern. Der SUMP empfiehlt eine faktenbasierte Entscheidungsfindung, die von einem langfristigen Leitbild für nachhaltige Mobilität geleitet wird. Es bedarf einer umfassenden Analyse der Ausgangssituation und zukünftiger Entwicklungen, einem gemeinsamen Leitbild mit strategischen Zielen, sowie einer Auswahl integrierter Maßnahmen in den Bereichen Regulierung, Marketing, Finanzierung, Technik und Infrastruktur. Zur Erfüllung der Ziele sollte die Umsetzung der Maßnahmen von zuverlässigen Monitoring- und Wirkungskontrollen begleitet werden. Im Gegensatz zu traditionellen Planungsansätzen legt ein SUMP besonderen Wert auf die Beteiligung und die Zusammenarbeit über die unterschiedlichen Regierungsebenen mit der Bevölkerung, den Entscheidungstragenden und der privaten Interessenvertretung. Ein weiteres Augenmerk sollte auch auf die Koordination der Richtlinien zwischen den Sektoren gelegt werden (Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, Sozialpolitik, Gesundheit, Sicherheit, Energie, etc.).

Dieses Dokument ist Teil eines Kompendiums an Leitfaden-Dokumenten, welche die revidierte zweite Ausgabe der SUMP-Richtlinien ergänzen. Sie gehen ausführlicher auf anspruchsvolle Planungsaspekte ein, stellen Leitfäden für spezifische Sachverhalte bereit oder legen den Schwerpunkt auf wichtige politische Strategien. Es gibt zwei Arten von Leitfäden: Während „Leitfäden“ übergreifende Planungsempfehlungen zu etablierten Themen bieten, sind „Kurzanleitungen für die Planungspraxis“ weniger aufwendige Dokumente, die sich mit neu aufkommenden Themen befassen, bei denen eine gewisse Unsicherheit wahrscheinlicher ist.

Bisher wurden in einem SUMP-Prozess Leitfäden zum Adressieren der folgenden Themen veröffentlicht:

- Planungsprozess: Beteiligung, Monitoring und Wirkungskontrollen, institutionelle Zusammenarbeit, Maßnahmenauswahl und -planung, Förderung und Finanzierung, Beschaffung.
- Kontexte: Metropolregionen, polyzentrische Regionen, kleinere Städte, bundesweite Unterstützung.
- Politikfelder: Verkehrssicherheit, Gesundheit, Energie (SECAP-Sustainable Energy and Climate Action Plan), Logistik, Fuß- und Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung, Shared Mobility, Mobility as a Service (MaaS), intelligente Verkehrssysteme, Elektrifizierung, Zugangsbeschränkungen, Automatisierung, Belastbarkeit, Bewertung sozialer Auswirkungen, geschlechterspezifische und schutzbedürftige Gruppen.

Sie sind Teil einer wachsenden Wissensdatenbank, die regelmäßig mit neuen thematischen Leitfäden aktualisiert wird. Die neuesten Dokumente finden Sie im Bereich „Mobilitätspläne“ des Portals ELTIS der Europäischen Kommission (www.eltis.org).

Dieser Leitfaden wendet die SUMP-Leitlinien für die Planungsgegebenheiten in Klein- und Mittelstädten an.

¹ Rupprecht Consult (Herausgeber) Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe, 2019.

Zusammenfassung

Jüngste Studien haben gezeigt, dass Städte mit einer Bevölkerung von weniger als 100.000 Menschen viel weniger nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) entwickeln, als größere Städte und dass sie auch in Datenbanken guter Praxis und der Gemeinschaft von Fachleuten unterrepräsentiert sind. Dies deutet darauf hin, dass sie mit besonderen Herausforderungen konfrontiert sind und für diese Zielgruppe benötigen.

Klein- und Mittelstädte haben oft weniger Ressourcen und Expertise für strategische Mobilitätsplanung, was die Entwicklung von SUMP zusätzlich erschwert. Ebenso neigen sie zu einer stärkeren Abhängigkeit vom Auto und einem schwächeren öffentlichen Nahverkehrssystem, was es noch schwieriger machen kann, ein nachhaltiges Leitbild zu verfolgen.

Auf der anderen Seite verfügen Klein- und Mittelstädte oft über ein gut vernetztes Gemeinschaftsleben und es gibt mehr Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, was wiederum ideale Möglichkeiten für nachhaltige Mobilität bietet.

Basierend auf der Analyse ihrer spezifischen Herausforderungen und Chancen, bietet dieser Leitfaden Klein- und Mittelstädten Planungsmethoden, Werkzeuge und Maßnahmen, die sich in kleinen urbanen Gebieten gut bewährt haben. Er beinhaltet auch eine Vielzahl guter praktischer Beispiele aus ganz Europa, welche die Vorteile eines SUMP für einige der häufigsten Probleme in Klein- und Mittelstädten zeigen.

A photograph of a person riding a bicycle on a paved path. The person is wearing dark clothing and is captured in motion, with some blur. The bicycle is white with a black frame. The ground is paved with light-colored bricks and has a blue bicycle lane symbol painted on it. The background is a blurred city street with buildings and other people.

„Klein- und Mittelstädte verfügen oft über ein gut vernetztes Gemeinschaftsleben und es gibt mehr Strecken, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.“



1. Einführung: Die besonderen Herausforderungen der Mobilität in Klein- und Mittelstädten

Viele der Ressourcen zur nachhaltigen Mobilitätsplanung richten sich an größere Städte. Allerdings lebt eine große Zahl europäischer Bevölkerung in Klein- und Mittelstädten, die mit ihren eigenen besonderen Herausforderungen konfrontiert sind. In diesem Leitfaden werfen wir einen genaueren Blick auf die Planungsmethoden, Werkzeuge und Maßnahmen, die sich in einer kleineren Größenordnung bewährt haben.

1.1. Zielgruppe

Dieser Leitfaden richtet sich an Verkehrsplanende und politische Entscheidungstragende in Klein- und Mittelstädten, welche als Siedlungen mit einer Bevölkerung von 5.000 bis 100.000 Menschen und einer Dichte von mehr als 300 Menschen pro km² definiert sind². Das unterscheidet sie von ländlichen Regionen und Großstädten. Im Vergleich zu anderen Kontinenten ist Europa von vielen Klein- und Mittelstädte³ geprägt. Die Hälfte aller EU-Städte, d. h. 420 von 828, sind Kleinstädte (mit einer Bevölkerung von

50.000 bis 100.000). Dort leben 7,5 % der Bevölkerung.⁴ Es gibt mehr als 8.000 Städte mit 5.000 bis 50.000 Einwohnende, was 21,6 % der Bevölkerung ausmacht.⁵ Das bedeutet, dass fast 30 % der EU-Bevölkerung in Klein- und Mittelstädten lebt.

Bevölkerungsgröße und -dichte sind allerdings nicht die einzigen wichtigen Faktoren für die Verkehrsplanung, da die administrative und funktionale Lage einer Siedlung ebenso eine große Auswirkung haben.⁶ Die Verwaltungskompetenzen von Klein- und Mittelstädten unterscheiden sich von Land zu Land beträchtlich. In den meisten EU-Mitgliedsländern stellen sie einen Teil der Kommunalverwaltung mit einer gewissen Entscheidungsbefugnis in der Mobilitätsplanung in ihrem Gebiet dar.

Die funktionale Stellung der Städte wird durch ihre Größe beeinflusst. In den meisten Städten bündeln sich Arbeitsplätze, Dienstleistungen und andere Funktionen, die anderen Orte in ihrem Umland versorgen.⁷

2 Kombination von ESPON und Eurostat Definitionen. ESPON: <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/applied-research/town-%E2%80%93-small-and-medium-sized-towns>; Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:City>

3 Eurostat 2016, S. 9, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-01-16-691>

4 Basierend auf den Daten der 27 EU-Staaten für 2006, inkl. Kroatien, Island, Norwegen und Schweiz, Europäische Kommission, 2012.

5 Servillo L., Atkinson R., Smith I., Russo A., Sýkora L., Demazière C., Hamdouch A. (2014): „TOWN, small and medium sized towns in their functional territorial context“, Finaler Report (engl.), Espon, Luxemburg, S. 8.

6 Akademie Für Raumforschung und Landesplanung (2016): „Space in Crisis – The Future of Small & Medium-Sized Cities“ (Conference note).

7 <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/applied-research/town-%E2%80%93-small-and-medium-sized-towns>

Dies führt zu täglichen Personen- und Warenströmen zwischen den Städten und ihrer Umgebung. Während Kleinstädte eine grundlegende Infrastruktur und tägliche Dienstleistungen für die umliegenden Gemeinschaften bereitstellen, bieten Mittelstädte darüber hinaus auch Dienstleistungen, wie Krankenhäuser, Kinos, Anwaltskanzleien, öffentliche Schwimmbäder und weiterführende Schulen an.

Die funktionale Stellung hängt allerdings nicht nur von der Größe des Siedlungsgebiets ab, sondern auch von der räumlichen Lage im Vergleich zu anderen Städten:

- Wenn es keine Städte der gleichen oder größeren Größe in der Nähe gibt (Zentrum des Einzugsgebiets), ist die Siedlung normalerweise in einem Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum mit mehr Arbeitsplätzen und Dienstleistungen und vielen Pendelnden.
- Wenn sie Teil eines Netzes von zwei oder mehr Mittelstädten der ähnlichen Größe ist, die nah beieinander liegen (polyzentrische Region), neigen sie dazu Funktionen zu teilen, was zu einem Netzwerk von ein- und ausgehenden Verkehrsströmen führt.
- Wenn die Kleinstadt allerdings nah an einer oder mehreren Großstädten liegt (z. B. innerhalb einer Metropolregion), bietet sie weniger Arbeitsplätze und Dienstleistungen an und viele Ortsansässige pendeln für die Arbeit und regelmäßigen Dienstleistungen zur nächstgrößeren Stadt. Je nachdem wie nah sie ist, kann eine Mittelstadt sogar wie ein Vorort funktionieren.

Die wirtschaftliche Stärke und Wachstumsdynamik kann auch die Mittel und Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität beeinflussen. Während Kleinstädte in Metropolregionen oft wachsen, vorwiegend als erschwingliche Wohngebiete für Pendelnde, fällt es vielen anderen Kleinstädten schwer, in einer globalisierten Welt und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Auch wenn es viele unterschiedliche Arten von Klein- und Mittelstädten gibt, stehen sie bei der Mobilitätsplanung vor gleichen Herausforderungen, wie begrenzten Ressourcen, Abhängigkeit vom Auto und einem schwachen öffentlichen Nahverkehrsnetz.

Dieser Leitfaden ist für die gesamte Bandbreite an Klein- und Mittelstädten geschrieben und nennt Ihnen unterschiedliche Beispiele verschiedener Arten, Größen und geographischer Lagen – lässt allerdings extreme Fälle mit sehr besonderen Herausforderungen außer Acht, wie z. B. touristische Ziele mit großen saisonalen Schwankungen. Allgemein sollte der Leitfaden als ein flexibles und inspirierendes und nicht als ein strenges Regelwerk gesehen

werden. Planende und politische Entscheidungstragende werden dazu ermutigt, das auszuwählen, was für sie am geeignetsten ist um je nach benötigter Planungssituation Anpassungen durchzuführen..

1.2. Herausforderungen der Mobilität

Klein- und Mittelstädte erstellen seltener Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität und sind mit der strategischen Verkehrsplanung weniger vertraut als größere Städte, was auf begrenzte Ressourcen und die Auffassung zurückzuführen ist, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs weniger gravierend sind.⁸ Diese Sichtweise verkennt die vielfältigen Konsequenzen eines Verkehrssystems. Während zum Beispiel die Luftverschmutzung in der Tat ein geringeres Problem darstellt, sind Mittelstädte oft viel stärker betroffen vom Bewegungsmangel ihrer Bevölkerung, den Folgen von Ladenschließungen oder der Einstellung anderer Dienstleistungen im Stadtzentrum, vom Wegzug junger Menschen, von unsicheren Straßen, zu schnell fahrenden Autos und vom Verkehrslärm.

Ausgangssituation der Mobilität

Was die Ausgangssituation der Mobilität anbelangt, so sind Klein- und Mittelstädte eher autoorientierte Orte mit einem geringen Anteil am öffentlichen Nahverkehr. Oft ist das einfachste Fortbewegungsmittel das Auto, da es wenig Stau und kaum Parkplatzmangel gibt. Ortsansässige profitieren von mehr Wegen, die innerhalb der Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, sind allerdings im Durchschnitt länger unterwegs, da viele Menschen für die Arbeit, Schule oder andere tägliche Bedürfnisse in andere Städte pendeln. Dies und die oft fehlende Infrastruktur, um zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, führen zu einem geringeren Anteil bei den aktiven Verkehrsträgern.

Das Angebot eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs stellt in Mittelstädten oft eine Herausforderung dar. Wenn er vorhanden ist, verkehrt er nicht oft und deckt nicht alle Gebiete ab.⁹ In vielen Fällen ist es zu kostenintensiv den öffentlichen Nahverkehr regelmäßig anzubieten, da es eine kleine Anzahl potentieller Nutzenden gibt und oft größere Gebiete abgedeckt werden müssen. Auf der anderen

⁸ https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Needs_Assessment/SUMPs-Up_Users_needs_analysis_on_SUMP_take-up-min.pdf, Anhang 2, S. 13.

⁹ Cerema, „Plan de mobilité rurale“, 2019 (franz.): <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilite-villes-moyennes>

Seite stehen diese Städte vor dem gleichen demographischen Wandel wie größere Gemeinden mit einer ansteigenden Zahl an älteren Ortsansässigen und gleichzeitig einem schlechten öffentlichen Nahverkehrssystem. Eine Herausforderung ist die regionale Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs über kommunale Grenzen hinweg. Da viele Menschen für die Arbeit, das Studium oder zum Einkaufen täglich in andere Städte pendeln, stellt dies ein wichtiges Thema dar, das jedoch meist nicht gut koordiniert ist.¹⁰

Diese konkreten Umstände bedeuten, dass im Vergleich zu Großstädten unterschiedliche Maßnahmenarten in Klein- und Mittelstädten sinnvoll sind. Maßnahmen, die eine bestimmte Dichte oder Stadtgröße benötigen (z. B. Carsharing oder Fahrradverleihsysteme, Straßenbahnen) oder größere Investitionen und spezialisierte technische Kapazitäten (z. B. Maßnahmen für intelligente Verkehrssysteme wie ITS) erweisen sich als schwierig. Auf der anderen Seite gibt es oft Möglichkeiten die Situation mit bewährten Maßnahmen enorm zu verbessern (z. B. Fuß- und Radwege, modernisierte Bussysteme, sichere Straßeninfrastruktur), da diese „low hanging fruits“ aufgrund mangelnder Investitionen noch nicht geerntet wurden. Viele Lösungen setzen sich speziell die Mobilitätsstruktur in kleineren Gemeinden zum Ziel (z. B. Rufbusse / On-Demand-Verkehre) oder funktionieren dort äußerst gut (wie z. B. ein Radwegenetz mit Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrradstraßen kosteneffizient und schnell zu errichten).

Planungskontext

Bei der Planung können knappe Ressourcen und Kapazitäten manchmal ein erhebliches Hindernis darstellen. Diese manifestieren sich auf mehreren Ebenen. Mittelstädte haben einen kleineren Haushalt. Es sind weniger Menschen verfügbar, die an einer strategischen Mobilitätsplanung arbeiten und die Mitarbeitenden sind vielleicht weniger spezialisiert, da eine Person oft mehrere Verwaltungs- und Verwaltungsbereiche abdecken muss.¹¹ Als Folge treten eine schwächere Koordinierung von Planungsaktivitäten in der Region auf und Maßnahmen werden ausgewählt ohne große Berücksichtigung der strategischen Ziele.

Wenn SUMP erstellt werden, hängen sie oft von der Motivation, Begeisterung und den Fähigkeiten einiger weniger politischer Entscheidungstragenden ab.¹² Zudem müssen innovative Projekte auch oft an externe Beratende vergeben werden.¹³ Auch geringere Kapazitäten erschweren es, sich neues Wissen anzueignen und Ressourcen zu gewinnen. Planenden fehlt es oft an Zeit und Expertise eine Förderung zu beantragen, insbesondere für EU-Förderungen oder von vorhandenem europäischen Wissen und bewährten Praktiken zu lernen, was oft zu allgemein gehalten ist oder von Großstädten kommt. Zusätzlich kann es für sie schwieriger sein, sich an entsprechende Planungsaktivitäten auf Landesebene, Bundesebene oder der Ebene des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V zu gestalten und anzupassen.

Dieser Leitfaden erkennt den schwierigen Kontext in Mittelstädten an und bietet konkrete Ratschläge, wie ein guter SUMP mit knappen Ressourcen erstellt werden kann. Sobald ein SUMP erstellt wurde, kann er das Leben für Planende erheblich vereinfachen. Einen Plan mit klaren Maßnahmen und einer Prioritätenliste zu haben, auf den man sich stützen kann, können Planende dabei helfen, die beschränkte Zeit dafür zu verwenden, sich mehr auf operative Aufgaben zu konzentrieren.

Auf der anderen Seite kann eine geringere institutionelle Komplexität einen effektiven SUMP-Prozess begünstigen. Mittelstädte haben in der Regel bessere Voraussetzungen für eine institutionelle Zusammenarbeit als Großstädte aufgrund der kleineren Verwaltungsgröße.¹⁴ Wenn die Bedingungen stimmen, kann es einfacher sein Maßnahmen voranzutreiben und umzusetzen, da weniger Personen an der Entscheidungsfindung beteiligt sein müssen. Deshalb ist es umso wichtiger eine Führungspersönlichkeit zu haben, vorzugsweise das Stadtoberhaupt, die sich nachhaltige Mobilität als Schwerpunkt setzt und vorantreibt. Wenn es solche politischen Führungsrollen, gemeinsam mit einer engagierten Gruppe von Mitwirkenden und Planenden gibt, die nicht unbedingt groß sein muss, so können sie die Dinge oft schneller verbessern als in Großstädten, wo es riskant sein kann sich in das komplexe Netz der Stadtverwaltung zu verstricken.

10 Dr. Andrius Jarzemskis von Smart Continent, 23.01.2020.

11 Schutz 2000, S. 3, <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/millennium/00130.pdf>; <https://www.suits-project.eu/wp-content/uploads/2018/12/Contextualisation-of-project-cities.pdf> S. 35 und S. 41. "often lack the time to build knowledge and expertise in certain subject areas due to the low personnel capacity. This missing expertise, as well as technical studies or economic studies, must be purchased at great expense from external consultants, what does not always lead to the desired success." (S. 41)

12 Laut Thomas Durlin aus Cerema sind 6 - 12 Monate für ländliche Mobilitätspläne und 1 - 2 Jahre für mittelgroße Städte in Frankreich üblich. Laut Rasmus Sundberg von Trivector, ist in Schweden ein Jahr - einschließlich der politischen Genehmigung - üblich.

13 Martina Hertel, Difu (2018): Deutsche Gemeinden und Mobilitätskonzepte: Verkehrsentwicklungspläne (VEP) und nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), CIVITAS Forum Konferenz 2018, Umeå.

14 <https://www.suits-project.eu/wp-content/uploads/2018/12/Contextualisation-of-project-cities.pdf>

Die Möglichkeit schnell handeln zu können hat aber auch ihre Grenzen. Mittelstädte sind oft von der Planung auf höheren Ebenen angewiesen, z. B. auf der regionalen Ebene, was insbesondere den öffentlichen Nahverkehr und die größere Straßeninfrastruktur betrifft. Sie haben in der Regel weniger eigene Planungsbefugnisse und weniger Einfluss auf die umliegenden Gebiete und die Beteiligung der benachbarten Kommunalverwaltungen als eine Großstadt.¹⁵

2. Die Vorteile eines SUMP für Klein- und Mittelstädte

2.1. Vorteile für die Mobilität

Attraktive Arbeitsplätze und Wohnräume bleiben

Klein- und Mittelstädte sollten ihre Zukunft aktiv mitgestalten, wenn sie weiterhin wirtschaftlich erfolgreiche und attraktive Orte zum Leben und Arbeiten bleiben möchten. Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan (SUMP) kann Ihnen dabei helfen, genau das zu erreichen. In Europa gibt es ein allgemeines Phänomen, dass junge Menschen zum Studieren oder Arbeiten in größere Städte ziehen.¹⁶ Viele Mittelstädte außerhalb von Metropolregionen konkurrieren in einer globalisierten Wirtschaft nur schwerlich. Es fällt ihnen schwer, wissensbasierte Arbeitsplätze zu schaffen, die z. B. junge Menschen dazu motivieren könnten, nach ihrem Hochschulabschluss wieder zurück in ihre Heimatstädte zu kehren. Das ist insbesondere für Kleinstädte in Mitteleuropa schwierig, denn viele von ihnen haben seit dem EU-Beitritt ihres Landes im Jahr 2004 mehr als 25 % ihrer Bevölkerung verloren.¹⁷ Ebenso fällt es vielen Kleinstädten schwer, hochqualifizierte Ortsansässige im arbeitsfähigen Alter für bestehende Arbeitsplätze zu gewinnen, dazu zählt ärztliches Fachpersonal und andere Berufe von grundlegender Bedeutung. Das ist auch ein großes Problem für global agierende Unternehmen, die in kleineren Gebieten ansässig sind, da viele „Hidden Champions“ Europas es trotz hoher Gehaltszahlungen schwer haben, qualifizierte Arbeitskräfte für sich zu gewinnen. Dieser Rückgang verstärkt sich durch weitverbreitete Kürzungen im öffentlichen Sektor aufgrund knapper öffentlicher Haushalte und Sparprogrammen.

Zur gleichen Zeit haben Kleinstädte positive Vorzüge, die größere Städte normalerweise nicht vorweisen können, wie z. B. eine geringere Lärmbelastung, sauberere Luftqualität, eine sichere und grünere Umwelt und ein engmaschiges soziales Netz. Das bietet großartige Möglichkeiten, um insbesondere junge Familien anzuziehen, vorausgesetzt Mittelstädte schaffen es das erwartete Anspruchsniveau der Menschen an Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen und zur Kultur anzubieten. Als politische Entscheidungstragende einer Kleinstadt, möchten Sie vielleicht Ihrer Stadt helfen, innovativ zu sein und ein attraktiver Ort zum Arbeiten und Leben zu werden – indem

¹⁵ Urbane Mobilitätsplanung in Städten und Gemeinden mit weniger als 100.000 Einwohnenden. Herausforderungen und Möglichkeiten der Planung, Luca Mercatelli - AREA Science Park, 1st European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans, Trieste Sopot, Polen 12. - 13.6.2014.

¹⁶ Zusammenfassung - Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung für Klein- und Mittelstädte, S. 8.

¹⁷ Dr. Andrius Jarzemskis von Smart Continent, 23.01.2020.

2. SUMP-VORTEILE FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄDTE

Sie auf Ihre Stärken aufbauen. Dies könnte z. B. sein, dass Sie mehr Wege errichten, die zu Fuß oder dem Fahrrad zurückgelegt werden können und ein angenehmes Lebensumfeld, verbunden mit einem besseren Zugang zu den Annehmlichkeiten, die sich die Menschen wünschen. Fahrradfreundliche, fußläufige und attraktive öffentliche Räume sind die wichtigsten Verkaufsargumente geworden, wenn es darum geht Bewohnende anzuziehen und zu binden.

Die Gesundheit der Bevölkerung verbessern

Auch wenn Grünanlagen und die Natur in der Nähe sind, sieht man bei Bewohnenden von Mittelstädten einen rückläufigen Trend bei der täglichen Bewegung, was wiederum eine negative Auswirkung auf ihre Gesundheit hat. Teilweise ist dies auf die Abhängigkeit von Autos in Klein- und Mittelstädten zurückzuführen, welche SUMP's helfen aufzugreifen.

Vorbereitungen auf eine alternde Gesellschaft / Zugänglichkeit für alle ermöglichen

Europas Bevölkerung altert, aber aufgrund von Urbanisierung und Emigration junger Menschen in Großstädten, altert die Bevölkerung in Kleinstädten schneller. In schrumpfenden Kleinstädten weit weg von Metropol-

regionen, insbesondere in Mittel- und Osteuropa, sind es hauptsächlich die älteren Menschen, was bedeutet, dass das Durchschnittsalter ansteigt.¹⁸ Dies verursacht neue Herausforderungen für die Städte, welche für eine ansteigende Zahl älterer Menschen, die entweder nicht mehr mit dem Auto fahren können oder möchten, Mobilitätsoptionen anbieten müssen.

„Meiner Meinung nach hilft ein SUMP dabei, alle Verkehrsmaßnahmen klar und deutlich zu verbildlichen und bindet sowohl Besuchende als auch Bewohnende mit einem fundierten Ansatz ein, zumal Benidorm ein touristisches Ziel ist.“ – Jesus Alba, verantwortlich für die SUMP-Entwicklung in Benidorm, Spanien (Bevölkerung 68.721)

Der SUMP hilft dabei den Zugang zu Dienstleistungen (wie z. B. Geschäfte, Schule, Gesundheit, Kultur, usw.) zu verbessern, insbesondere für nicht motorisierte Menschen. Das schließt nicht nur ältere Menschen mit ein, sondern auch Gruppen, die kein Auto besitzen, wie z. B. Kinder, junge Erwachsene, Haushalte mit geringem Einkommen und Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht

18 Dr. Andrius Jarzemskis von Smart Continent, 23.01.2020.



fahren können. Es gibt vor allem in Verbindung mit der Mobilität in Kleinstädten erhebliche Probleme, hauptsächlich für junge Menschen. Alternative Lösungen werden für sie benötigt, wo das Auto die einzige Möglichkeit ist. Als verkehrsplanende Person einer Mittelstadt sollten Sie einen SUMP in Erwägung ziehen, der den Bau eines attraktiven Radwegenetz und bessere öffentliche Nahverkehrsangebote am Abend und am Wochenende beinhaltet, um dabei zu helfen, genau dieses Problem anzusprechen. Als verkehrsplanende Person sollten Sie in Erwägung ziehen, sowohl die Planungswerkzeuge für Verkehr als auch die Flächennutzung zu berücksichtigen, um so bessere Möglichkeiten anzubieten, ohne Auto unterwegs zu sein und das Leben für fast alle einfacher zu gestalten, selbst für die, die ein Auto besitzen. Jede Familie wird davon profitieren, wenn ihre Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zur Schule kommen. Viele Kinder lieben es unabhängig zu sein und ihre Eltern würden nicht mehr den „Taxidienst spielen“ müssen, um sie zu jedem einzelnen Hobby oder jeder Aktivität zu fahren.

Zu den Themen Stau, Sicherheit und Lebensqualität

Trotz ihrer kleineren Größe stehen Kleinstädte angesichts wachsender Motorisierung vor Sicherheitsproblemen, Einschränkungen der Lebensqualität und Lärmbelastung. Dies gilt vor allem für die wachsende Zahl von Pendlerstädten oder Städten entlang von Hauptstraßen, die mit einem hohen Verkehrsaufkommen umgehen müssen. Die Verschlechterung der Luftqualität und der zunehmende Lärmpegel, die mit dem Bevölkerungswachstum und der Verdichtung einhergehen, werden in vielen kleineren Städten intensiv diskutiert, da sie die wesentlichen Vorteile, die Bewohnende an Kleinstädten schätzen, bedrohen. Pendlerstädte, die in der Nähe von größeren Städten liegen, boomen oft, aber stehen vor der zusätzlichen Herausforderung anonyme Wohngebiete zu werden und ihren eigenen Charme und ihre Lebendigkeit zu verlieren. Ein SUMP kann dabei helfen Strategien zu entwickeln, um genau dieses Thema der Lebensqualität anzusprechen und die Richtung einer attraktiven, lebendigen Stadt einzuschlagen.

2.2. Vorteile für die Planung

Sichtbarkeit erreichen und Förderungen sicherstellen

Ein SUMP hilft bei der Koordinierung auf hohen politischen Ebenen. Dies hilft dabei Sichtbarkeit zu erlangen und anerkannt zu werden. Kleinstädte werden bei Wettbewerben für nationale oder EU-Fördermittel oft benachteiligt, da ihre Stimme als weniger wichtig betrachtet wird.

Politische Entscheidungstragende einer Mittelstadt sind eher davon betroffen, eingeschränkteren Zugang zu hochrangigeren Foren und Netzwerk-Veranstaltungen zu haben, sowie weniger Möglichkeiten, sich durch Lobbyarbeit Gehör zu verschaffen.¹⁹

„SUMPs bringen viele Vorteile mit sich. Einer der wichtigsten positiven Aspekte ist die Planung von Mobilität für alle Verkehrsträger und jene Handlungen zu priorisieren, die die größte Verbesserung für die Luftqualität und Nachhaltigkeit bedeuten. Es ist ein gutes Instrument, um die Maßnahmen hervorzuheben, die für das Erreichen einer echten Verkehrsverlagerung notwendig sind.“ – Laura Llavina, Leiterin des Mobilitätsdienstes in der Gemeinde Granollers, Spanien (Bevölkerung 61.275)

Ein SUMP hilft bei der Lösung dieses Problems, indem er zeigt, dass ein Projekt in einen fundierten strategischen

Gesamtkontext integriert ist. Dies kann dabei helfen, besseren Zugang zu Fördergeldern zu bekommen: a) es hilft dabei, Projekte in der Pipeline zu haben, um schnell reagieren zu können, wenn sich Fördermöglichkeiten ergeben, b) es hilft Planenden dabei, die Auswirkungen einzelner Maßnahmen auf wichtige Kennzahlen darzustellen, was Förderanträge attraktiver werden lässt, c) es ist ein Wettbewerbsvorteil, vor allem bei der Antragsstellung von EU-Fördermitteln.²⁰

„Ginosa hat aufgrund ihrer SUMP-Strategie vor kurzem regionale Fördergelder in Höhe von drei Millionen Euro erhalten“, – Loredana Modugno, Gemeinde Ginosa, Italien (Bevölkerung 22.226)

Regionale Koordinierung von Maßnahmen

Mobilitätsplanung in kleineren Städten erfordert die Koordinierung von Richtlinien und Dienstleistungen von vielen Interessenvertretungen, Verkehrs- und Stadtplanenden, kommunale und regionale politische Entscheidungstragende, Anbietenden des urbanen und interurbanen ÖPNV's- innerhalb und über unterschiedliche

¹⁹ Zusammenfassung - Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung für Klein- und Mittelstädte, S. 8.

²⁰ Rede von Herald Rujters (Leiter DG MOVE) beim CIVITAS Forum 2019.

Verwaltungsgrenzen hinweg.²¹ Ein SUMP ist ein Instrument, um den Prozess zu strukturieren und die Zusammenarbeit, sowohl horizontal als auch vertikal zu verbessern. Ein SUMP hilft kleineren Städten dabei, einen vielschichtigen Dialog mit zahlreichen Interessenvertretungen darüber zu führen, wie das Mobilitätssystem in der Region entwickelt werden kann, was zu einer Reihe von koordinierten Maßnahmen führt.

Effizientere Nutzung begrenzter Ressourcen²²

Als eine kleine Stadtverwaltung kann Ihnen die Entwicklung eines SUMP dabei helfen Ihre begrenzten Ressourcen effizienter zu nutzen.

Erstens: Sie können finanzielle Ressourcen einsparen. Der Plan beinhaltet Maßnahmenpakete, die nach ihrem voraussichtlichen Beitrag zur Erfüllung der Ziele der Stadt priorisiert sind. Dies hilft Kleinstädten dabei, ihr beschränktes Budget in Maßnahmen zu investieren, die auch Früchte tragen werden. Ein SUMP lenkt den Fokus vom Errichten neuer Straßeninfrastruktur hin zu einem ausgeglicheneren Maßnahmenmix. Durch die Kombination von infrastrukturellen und technischen Maßnahmen sowie regulatorischen, förderrechtlichen und finanziellen können Mobilitätsziele wesentlich effizienter erreicht werden. In Kleinstädten ist es besonders wichtig die wirksamsten Maßnahmen auszuwählen, da einzelne Maßnahmen oft einen größeren Anteil des Budgets beanspruchen (eine neue Bushaltestelle oder Kreuzung kosten in einer Großstadt und Kleinstadt fast gleich, der Haushalt einer Kleinstadt ist allerdings immer geringer).²³

Zweitens: Ein SUMP kann Planenden Zeit einsparen. Mit einer klaren Strategie im Schlepptau, können Sie als planende Person Ihre beschränkte Zeit operativeren Aufgaben widmen. Der Plan hilft dabei, nicht immer den voraussichtlichen Nutzen von Maßnahmen kontrollieren zu müssen, wenn sie (immer wieder) in der kommunalpolitischen Debatte aufkommen. Er bietet auch Orientierung, um auf die Anforderungen seitens der lokalen Politik oder der Bevölkerung zu reagieren. Ein klar definiertes „warum“, „was“ und „wann“ kann Planenden dabei helfen, das Augenmerk auf die tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen zu richten. Dieser Aspekt ist vor allem für

Kleinstädte wichtig, wo die kommunalen Mitarbeitenden womöglich viele Verantwortungsbereiche hat, nicht nur den des Verkehrs.

Stärkung der zukünftigen Handlungsfähigkeit durch effektives Wissensmanagement²⁴

Da die Zahl der Mitarbeitenden, die sich mit dem Thema Verkehr beschäftigen, in der Verwaltung einer Kleinstadt begrenzt ist, hängt das gemeinsame Wissen einer Verwaltung oft vom Wissen und den Fähigkeiten einiger weniger Personen ab. Wenn Mitarbeitende in den Ruhestand gehen oder den Arbeitsplatz wechseln, geht damit möglicherweise auch wichtiges administratives Wissen verloren. Ein SUMP erfasst Teile des Wissens und verschafft dabei neuen Mitarbeitenden einen klaren Überblick über die aktuelle Situation und zukünftige Pläne. Die Umsetzung kann fortgesetzt werden, ohne dass sie in Frage gestellt wird.

21 Poly-SUMP Leitfaden S. 5: <https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/polysump-sump-methodology.pdf>

22 Rasmus Sundberg von Trivector, 20.01.2020.

23 In einer Kleinstadt kann eine teure Maßnahme - wie zum Beispiel eine neue Brücke für den Pkw-Verkehr - den gesamten Jahreshaushalt aufbrauchen und es somit unmöglich werden lassen, beispielsweise einen neuen Radweg zu finanzieren. Dies macht es sogar noch bedeutsamer, die effizientesten Maßnahmen zu priorisieren.

24 Rasmus Sundberg von Trivector, 20.01.2020.

3. Die acht SUMP-Prinzipien im Kontext von Klein- und Mittelstädten

„Ein SUMP ist ein strategischer Plan, der darauf abzielt, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in den Städten und ihrer Umgebung zu befriedigen, um eine bessere Lebensqualität zu erreichen. Er baut auf bestehenden Planungspraktiken auf und berücksichtigt Integration, Partizipation und Evaluationsprinzipien.“

Rupprecht Consult (Herausgeber) Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe, 2019, S. 12.

Das Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung, wie es im Urban Mobility Package definiert ist, beruht auf acht allgemein anerkannten Prinzipien.²⁵ Diese Prinzipien sind gleichermaßen wichtig für Klein- und Großstädte. Allerdings unterscheidet sich in der Regel die Art und Weise, wie sie in die Praxis umgesetzt werden aufgrund der begrenzten Ressourcen und der unterschiedlichen Verkehrssysteme:



1 Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen

Das zentrale Ziel der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Gewährleistung einer sicheren, sauberen und gerechten Mobilität für das gesamte „funktionale Stadtgebiet“. Um das zu erreichen, sollten Sie für diese ganzheitlichen Bereiche des täglichen Menschen- und Warenstroms planen, anstatt für ein kommunales Verwaltungsgebiet.

Als verkehrsplanende Person einer Kleinstadt sollten sie dieses Prinzip in Betracht ziehen, da die meisten Verkehrsströme oft die Verwaltungsgrenzen von Kleinstädten überschreiten. Die Planung auf der Basis tatsächlicher Menschen- und Warenströme ist ein wichtiges Kriterium für die Entwicklung eines relevanten und umfassenden Planes.

Das Ziel die Erreichbarkeit zu verbessern und eine sichere, saubere und gerechte Mobilität anzubieten ist für Kleinstädte normalerweise eine Herausforderung (siehe oben die starke PKW-Abhängigkeit). Es bedarf einer Kooperation auf der Ebene des funktionalen Stadtgebietes, z. B. das Angebot eines attraktiven regionalen Busnetzes, welche keine Gemeinde alleine umsetzen könnte. Als politische entscheidungstragende Person einer

Kleinstadt, die in diesem funktionalen Stadtgebiet angesiedelt ist, ist es prinzipiell nicht möglich einen SUMP für das gesamte Gebiet zu leiten. Es ist jedoch möglich, wichtige Impulse zu geben.

Dies gilt auch für Kleinstädte, die sich im Pendlergebiet einer Großstadt befinden. Die Entscheidungen der dominierenden Kernstadt oder auf hoher politischer Ebene, haben oft eine starke Auswirkung auf ihre Erreichbarkeit und Mobilität. Wenn eine größere Kernstadt zum Beispiel die Anzahl der PKW-Pendelnden auf Grund hoher Luftverschmutzung reduzieren muss, schränkt sie den Straßenzugang ein und erweitert den öffentlichen Nahverkehr. Daraufhin entwickeln umliegende Gemeinden neue Wohngebiete ohne Zugang zum öffentlichen Nahverkehr, was überlastete Straßen, lange Pendelstrecken und Umweltverschmutzung zur Folge hat. Eine gute Kooperation mit dem dominierenden Stadtzentrum und der regionalen Ebene kann allerdings dabei helfen gute Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität herzustellen. Sie kann dabei helfen häufige Probleme festzustellen, die eine Zusammenarbeit benötigen (z. B. überlastete Straßen für Pendelnde) und Lösungen zu finden, von der alle Gemeinden profitieren werden (z. B. bessere Pendlerzüge oder Busverbindungen, Park & Ride Möglichkeiten oder Fahrradschnellstraßen).



2 Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung wird durch hohe Kooperationsbereitschaft gekennzeichnet. Das schließt die Zusammenarbeit mit einer Reihe von Abteilungen mit ein, die für die Mobilität relevant sind, insbesondere Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, Sozialpolitik, Gesundheit, Sicherheit und Energie sowie den Austausch auf höherer Regierungsebene und die Koordination mit den Verkehrsdienstleistern.

²⁵ Angelehnt an Anhang 1 des Urbanen Mobilitätspakets (COM (2013) 913), an Planungsrealitäten von Klein- und Mittelstädten angepasst.

So wie die regionale Zusammenarbeit (siehe Prinzip 1) ist auch ein enger Austausch mit der Kommunalverwaltung für Kleinstädte wichtig. Sie hilft dabei, Synergien zu schaffen und uneinheitliche oder konkurrierende Strategien durch unterschiedliche Bereiche zu verhindern. Positive Beziehungen zu der Kollegschaft aus anderen Sektoren sind wichtig, um den SUMP-Prozess überhaupt ins Rollen zu bringen. Da finanzielle und technische Ressourcen begrenzt sind, benötigt der Entschluss einen Mobilitätsplan zu entwickeln ein echtes Engagement. Die Entscheidung das zu priorisieren, wird einfacher fallen, wenn Sie verdeutlichen, dass die Mobilitätspolitik einen Beitrag zu den Zielen aus anderen Sektoren leisten wird (Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft, Sozialpolitik, etc.).

Als Teil eines SUMP-Prozesses werden häufig gemeinsame Maßnahmen mit gebündelten Ressourcen aus verschiedenen Sektoren umgesetzt. Zum Beispiel gibt es eine Querschnittsaufgabe, wenn weniger Schulkinder zu Fuß zur Schule gehen. Dies bedeutet, dass sie im Unterricht weniger konzentriert sind, was wiederum ein Bildungsproblem auslöst. Es können Sicherheitsrisiken mit motorisierten Verkehr verursacht werden, da die Kinder vor der Schule aussteigen. Eine Schulweg-Kampagne, die gemeinsam mit der Polizei und den Bildungs- und Mobilitätsfachbereichen (oder Abteilungen) ausgeführt wird, würde die Probleme, mit denen jeder einzelne Bereich konfrontiert ist, lösen.

Als planende Person einer Kleinstadt, sind Sie vielleicht mit Standardaufgaben beschäftigt und haben nur wenig Zeit für zusätzliche Aufgaben. Aus diesem Grund ist es wichtig sektorübergreifende Zusammenarbeit zu organisieren, nicht als zusätzliche Last oder einen sehr formalisierten Prozess, sondern als etwas das Ihnen hilft Zeit einzusparen und Teil der Standardroutinen zu werden. Das ist in Kleinstädten einfacher umzusetzen, da die Verwaltung meist weniger spezialisiert und weniger in Abteilungsilos geteilt ist.



3 „Bürger:innen sowie Interessenträger:innen mit einbeziehen“

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung folgt einem transparenten und partizipativen Ansatz. Die Bevölkerung und eine Vielzahl von Beteiligten der Zivilgesellschaft und des Verkehrssektors werden während des Planungsprozesses aktiv einbezogen, um ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung sicherzustellen. Dies reduziert politische Risiken und erleichtert die Umsetzung.

Begrenzte Ressourcen in kleineren Städten können es erschweren, Zeit für Beteiligungsaktivitäten zu finden. Dies erfordert einen gezielten und praxisnahen Ansatz für die Beteiligung. Was die Interessenvertretung anbelangt, sollte ein fundierter Planungsdialog mit Personen aus der Politik und anderen wichtigen Interessensgruppen, die Maßnahmen blockieren könnten, im Vordergrund stehen. Fachgremien, institutionelle und persönliche Kontakte sind ebenso nützliche Mittel für die Entwicklung einer Zusammenarbeit, die auf gegenseitigem Vertrauen basiert.

Was die Beteiligung der Bevölkerung angeht, können kleinere Städte die sozialen Netzwerke ihrer Einwohnenden nutzen, um mit geringem Aufwand ein breites Publikum zu erreichen. Während sich die Öffentlichkeit in größeren Städten auf viele verschiedene Teilgruppen verteilt, organisieren Kleinstädte oft noch Veranstaltungen, bei denen alle Teile der Gesellschaft zusammenkommen, wie z. B. jährlich stattfindende Feste. Zusätzlich gibt es oft lokale Vereine, die sich sehr für die Traditionen und die Zukunft ihrer Stadt engagieren. Deshalb können Sie als planende Person in Erwägung ziehen, diese Treffen und Gruppen zu nutzen, um den SUMP-Prozess in der lokalen Öffentlichkeit zu verankern.



4 Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung baut auf einer gründlichen Beurteilung der aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit auf. Sie identifiziert Hauptprobleme und Chancen für nachhaltige Mobilität, einschließlich zukünftiger Trends und schafft eine Ausgangsbasis sowie alternative Szenarien, anhand derer die Fortschritte gemessen werden können.

Es ist insbesondere für Kleinstädte notwendig, zielgerichtet zu bleiben und die vorhandenen Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Die Analyse der aktuellen und zukünftigen Entwicklung wird am besten erreicht, indem die Hauptprobleme identifiziert und jegliche vertiefende Analyse sich anschließend darauf konzentriert. Die Entwicklung einiger Hauptindikatoren kann einen guten Überblick darüber verschaffen, wie sich nachhaltige Mobilität in der Stadt entwickelt. Um den Aufwand zu minimieren, sollten Sie so weit wie möglich auf bestehende Daten zurückgreifen, die von anderen Organisationen gesammelt wurden (Statistiken öffentlicher Verkehrsbetriebe, bundesweite

Statistiken zu registrierten Fahrzeugen, polizeiliche Daten zu Straßenunfällen, etc.).

Es besteht das Risiko, dass eine SUMP-Analyse sich zu sehr auf den Straßenverkehr konzentriert, auf Kosten der zu Fuß Gehenden und Fahrrad Fahrenden. Da aktive Mobilität ein wesentlicher Grundstein nachhaltiger Mobilität in jeder Klein- oder Mittelstadt ist, ist es wichtig, das richtige Maß an Analysen in allen Bereichen zu finden. Heutzutage gibt es ein breites Spektrum an Methoden für Analysen im Bereich Fuß- und Fahrradverkehr, die dazu beitragen die Hürden und Lücken im Netzwerk schnell zu erkennen.

Traditionelle Datenerhebungsmethoden können reichliche Informationen zu einer guten Analyse bereitstellen und qualitative Szenarien können genauso nützlich sein. Wenn man bei der SUMP-Entwicklung vor begrenzten Ressourcen steht, wird empfohlen, die Grundlagen gut abzudecken und die detaillierten, technischen Analysen nur auf die Aspekte zu konzentrieren, die eine besondere Aufmerksamkeit benötigen.



5 Langfristiges Leitbild und klaren Umsetzungsplan definieren

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung folgt einer langfristigen Vision für urbane Mobilität und schlüsselt diese in strategische Ziele auf. Gleichzeitig muss sie die kurzfristige Umsetzung der Vision und Ziele durch Maßnahmenpakete planen, die den Zeitrahmen, das Budget und die Verantwortlichkeiten definieren.

Zielgerichtete Planung ist ein Schlüsselement des SUMP, das für Klein- und Großstädte gleichermaßen wichtig ist. Analysen erfolgreicher Städte zeigen, dass sie eine breite politische Zustimmung beim Leitbild der Mobilität teilen, die sie konsequent verfolgen.²⁶ In Städten wie Kopenhagen, Freiburg, Gent, Groningen, Malmö, Straßburg, Wien oder Vitoria-Gasteiz ist nachhaltige Mobilität kein Thema mehr für bestimmte politische Parteien oder Planungsabteilungen, sondern im gesamten politischen Spektrum und in allen Planungsbereichen zur Norm geworden.

Während es Ausdauer und Engagement erfordert einen breiten Konsens zu schaffen, kann die tatsächliche Definition eines Leitbildes in kleineren Städten innerhalb

26 Tom Rye, CIVITAS Prosperity project, „Experience and good practice in Sustainable Urban Mobility Planning in other European countries“, 09.05.2019.

kürzester Zeit geschehen. Bei guter Vorbereitung kann dies zum Beispiel in einem kondensierten Workshop-Format mit der am stärksten involvierten Kollegschaft, der lokalen Politik und den wichtigsten Interessenvertretungen stattfinden.



6 Alle Verkehrsträger integriert entwickeln

Insgesamt stellt die Umsetzung der Maßnahmen, die das Leitbild verwirklichen, eine Herausforderung für alle Städte dar. Sobald konkrete Projekte diskutiert werden, kann es schwierig werden, die Wichtigkeit langfristiger Ziele mit dem persönlichen Bauchgefühl und kurzfristigen politischen Nutzen abzuwägen. Das führt dazu, dass Maßnahmen umgesetzt werden, die nicht immer mit dem abgestimmten Zielen im Einklang sind. Während viele kleinere Städte sich gut auf ein Leitbild und Ziele auf hoher Ebene einigen können, kann es oft sehr schwierig werden, diese in der Realität umzusetzen.²⁷ Ein Hauptfokus des SUMP-Prozesses sollte daher auf die Identifizierung und Planung effektiver Maßnahmen liegen, auch wenn einige der Maßnahmen nicht sofort auf Zustimmung stoßen.²⁸ Um echte Veränderungen nach dem Beschluss eines SUMP zu erreichen, wird kein Weg an den schwierigen Diskussionen zum Thema Finanzierung, Fertigstellungstermin und Verantwortlichkeiten vorbeiführen. Das passiert normalerweise in einer Reihe von Treffen an der all diejenigen teilnehmen, die eine Rolle in der Finanzierung, Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen spielen sollen. Zum Schluss können Zeitpläne, Budget und klare Verantwortlichkeiten für die nächsten zwei bis drei Jahre vereinbart und politisch verabschiedet werden, sowie das Rahmenwerk zur Erreichung der langfristigen Ziele gesetzt werden.

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung unterstützt die integrierte Entwicklung aller relevanten Verkehrsträger und unterstützt zeitgleich einen Wandel zu nachhaltiger Mobilität. Sie nutzt ein integriertes Spektrum von regulatorischen, förderrechtlichen, technischen und infrastrukturellen Maßnahmen zum Erreichen ihres Leitbilds und ihrer Ziele. Die Maßnahmen beinhalten kollektive Mobilität (traditioneller öffentlicher Nahverkehr, sowie neue

27 Bewertung auf der Grundlage langjähriger Arbeit mit schwedischen Kleinstädten. Rasmus Sundberg von Trivector, 21.01.2020.

28 Zum Beispiel Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung. Für nähere Angaben zu empfohlenen Maßnahmen für Klein- und Mittelstädte siehe Kapitel 5.

Sharing-Dienste), aktive Mobilität (zu Fuß oder mit dem Fahrrad), Multimodalität, Straßenverkehr, Parken und urbane Logistik mit Fokus auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, sowie Luftverschmutzung und Lärmbelastung in allen Bereichen.

Die strategische Aufteilung verschiedener Arten von Maßnahmen ist in jeder Stadt sinnvoll, da sie die Wirksamkeit der Maßnahmen steigert und ihre Akzeptanz erhöht. Es ist insbesondere für Städte mit knappen Budgets ratsam, über den Bau neuer Infrastruktur hinaus zu denken. In der Regel bietet es ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis mit der Verbesserung der bestehenden Infrastruktur zu beginnen, kombiniert mit Regulierungs- und Fördermaßnahmen sowie effizienzsteigernden Maßnahmen, welche die Betriebskosten senken.

Die Förderung nachhaltiger Mobilität kann in vielen kleineren Städten, in denen die meisten Fahrten mit dem Auto unternommen werden und der öffentliche Verkehr kaum vorhanden ist, wie eine nicht zu bewältigende Aufgabe wahrgenommen werden. Die Auswahl der Maßnahmen hängt allerdings von der jeweiligen Situation jeder einzelnen Stadt ab, in der Regel ist es aber ein wichtiger Teil der Lösung, die Verknüpfungen zwischen dem Auto und anderen Verkehrsträgern zu verbessern. Um bessere Bedingungen für das Zufußgehen und Radfahren zu schaffen, können Planende Parkraumbewirtschaftung und Programme zur Geschwindigkeitsreduzierung als entscheidende Maßnahmen ins Auge fassen, zum Beispiel in der Nähe von Schulen, in Stadtzentren und einigen Wohngebieten. Für fortschrittlichere Städte können Verkehrspläne ein sehr wirksames Instrument zum Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität sein.

Für Fahrten zwischen Städten macht eine bessere regionale Organisation des Bussystems, einschließlich der Integration von Tarifen und Fahrplänen, oft einen großen Unterschied. Die Umstrukturierung des Netzes an

öffentlichen Verkehrsknoten mit Anschlussverbindungen birgt ebenfalls großes Potenzial. Das kann mit den regionalen Radwegen kombiniert werden, die zu den Knotenpunkten führen, um so die derzeitige Entwicklung hin zu Elektrofahrrädern, Park+Ride und Bike+Ride-Möglichkeiten sowie bedarfsgesteuerten Bussen, die in ländlichen Gegenden eingesetzt werden, auszuschöpfen. Für kleinere Städte innerhalb von Metropolregionen sollte eine bessere Anbindung an das öffentliche Nahverkehrssystem der nahegelegenen größeren Städte angestrebt werden.

Kleinstädte können jenseits von Verkehrsmaßnahmen auf andere Art und Weise aktiv werden. Highspeed Internet und die Möglichkeiten des Homeoffice können einen Beitrag zu verbesserter Arbeitsplatzzugänglichkeit leisten, ohne unterwegs sein zu müssen, während die Unterstützung des öffentlichen Dienstes, Schulen, Gesundheitswesen, Unterhaltungsmöglichkeiten und Räume für Kreativität neue Einwohnende anziehen und Kleinstädte wiederbeleben können. (Für nähere Angaben zu empfohlenen Maßnahmen für Klein- und Mittelstädte siehe Kapitel 5.)



7 Monitoring und Evaluation vorbereiten

Die Umsetzung eines SUMP und seiner Mobilitätsmaßnahmen wird genau beobachtet und evaluiert. Die allgemeinen Fortschritte bei der Verwirklichung der strategischen Ziele und Vorgaben werden regelmäßig anhand klarer Indikatoren bewertet. Systematisches Monitoring einzelner Maßnahmen ermöglicht die Anpassung an sich verändernde Umstände und optimiert zukünftige Aktionen.

Das heikle Thema Autos

Jede Veränderung ruft Bedenken hervor. Eine Kernbotschaft, um auf größere Unterstützung von Autofahrenden und Politikschaffenden zu stoßen, könnte lauten, dass der SUMP nicht gegen Autos ist. Sondern für effizientere PKW-Nutzung, sowie eine echte Option für die Personen, die kein Auto nutzen möchten. Obwohl die private Autofahrt mit einer einzelnen Person von Tür zu Tür in der Tat eine ineffektive Nutzung von Energie und Straßenraum ist, spielen Autos in einem multimodalen Mobilitätssystem trotzdem eine wichtige Rolle. Sie bringen Menschen zu den Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs (die ersten Meter), ermöglichen gemeinsame Fahrten zur Arbeit oder Schule (Fahrgemeinschaften), können geteilt werden, um bestimmte Bedürfnisse zu erfüllen, wie das Transportieren schwerer Gegenstände oder das Erreichen abgelegener Erholungsorte (Carsharing) – und sie werden weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel für viele ländliche Gebiete bleiben.

3. DIE ACHT SUMP-PRINZIPIEN IM KONTEXT VON KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

Das ist das Prinzip, welches häufig als erstes außer Acht gelassen wird, wenn Zeit und Ressourcen knapp sind. Selbst mit dem kleinsten Budget lohnt es sich dennoch an das Monitoring zu denken, da es dabei hilft Maßnahmen zu verbessern und damit in Zukunft Geld einzusparen. Die Evaluierung kann auch wichtig sein, um kontinuierliche öffentliche Unterstützung für die Maßnahmen sicherzustellen.

Planende in Kleinstädten wird besonders empfohlen, sich auf eine kleine Zahl von Fortschrittsindikatoren zu beschränken, die keine unrealistische Menge an Datenerhebung benötigen. Es ist nützlicher regelmäßig ein ungefähres Status-Update zu erhalten, als alle 20 Jahre eine akribische Analyse durchzuführen. Um die Datenerhebung handhabbar zu machen, ist die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen hilfreich. Gemeinsam können unterschiedliche kommunale Abteilungen, öffentliche Verkehrsunternehmen, regionale Behörden, das Statistische Bundesamt und manchmal Universitäten vor Ort einen guten Datensatz vorlegen, der dabei hilft, unrealistische Mengen an Datenerhebungen zu vermeiden.

Auch für das Monitoring der Maßnahmen wird ein pragmatischer Ansatz empfohlen. Die Auswirkung jeder

Handlung kann nicht gemessen werden, aber es lohnt sich die kritischsten und kontroversesten Maßnahmen zu kontrollieren. Das trägt dazu bei, öffentliche und politische Unterstützung zu verstärken und Kritisierende mit Daten zu überzeugen, wenn die öffentliche Debatte emotional wird.



8 Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Ein SUMP ist ein Schlüsseldokument für die Entwicklung eines städtischen Gebiets. Um in allen Aktivitäten der Mobilitätsplanung hohe Qualität sicherzustellen, sollten Prozesse vorhanden sein, welche die Qualität des Plans überprüfen und Risiken während der Umsetzung identifizieren. Diese Aufgaben können an externe Qualitätsprüfende oder andere Regierungsbehörden (z. B. auf Landes- oder Bundesebene) übertragen werden, während sie durch die Verwendung der Werkzeuge, wie der SUMP-Selbstbewertung, ermöglicht werden können.

4. Planungsschritte der nachhaltigen urbanen Mobilität in Klein- und Mittelstädten

Der „SUMP-Zyklus“ hat sich als eine wesentliche Visualisierungsmethode für den Planungsprozess nach den SUMP-Prinzipien etabliert. Er bietet eine klare Struktur der vier Phasen und zwölf Schritte an, die Planende befolgen können. Das ist natürlich eine idealisierte Darstellung eines komplexen Planungsprozesses. Schritte laufen oft parallel, die Reihenfolge der Aufgaben wird an die spezifischen Bedürfnisse angepasst oder ein Schritt wird teilweise weggelassen, da Ergebnisse aus einer anderen Planungsaufgabe vorhanden sind. Dennoch bietet der SUMP-Zyklus eine hilfreiche Anleitung für die Strukturierung und Verfolgung des Prozesses. Kurz gesagt beinhaltet der SUMP-Prozess die folgenden Hauptaufgaben:

- Eine politische Entscheidung leitet den SUMP-Prozess ein und bietet eine allgemeine Richtung und Führung.
- Wirksame Arbeitsstrukturen werden geschaffen und bringen wichtige Interessenvertretungen mit „an Bord“ und ermöglichen eine effektive Zusammenarbeit innerhalb des „funktionalen Stadtgebiets“.
- Eine fundierte Analyse identifiziert die wichtigsten Probleme und Chancen und bietet eine informierte Entscheidungsfindung.
- Ein gemeinsames Leitbild, Ziele und Vorgaben geben den strategischen Kurs an.
- Integrierte Maßnahmenpakete werden definiert und erfüllen Ziele und Vorgaben.
- Maßnahmenpakete werden operationalisiert, einschließlich Verantwortlichkeiten und Finanzierung.
- Auf der Basis aller zuvor getroffenen Entscheidungen wird ein SUMP verabschiedet und verbindet ein langfristiges Leitbild und einen klaren Umsetzungsplan miteinander.
- Die Gesamtkoordination der Maßnahmen und regelmäßiges Monitoring stellen eine effiziente Umsetzung sicher.
- Systematische Wirkungskontrollen der Umsetzung schaffen eine Basis für den nächsten Planungszyklus.



Abbildung 1: Die zwölf Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung [2. Ausgabe]

Die allgemeine Struktur eines SUMP-Zyklus ist gleichermaßen auf Klein- und Mittelstädte und größere Stadtgebiete anwendbar. Alle zwölf Schritte sind wichtig. Die Methode mit der die Schritte ausgeführt werden und das Verhältnis dazwischen, unterscheidet sich jedoch in der Regel. Kleinstädte neigen zu den folgenden Punkten:

- Sie benötigen bei der Planentwicklung weniger Zeit. Es ist üblich, dass die Verabschiedung des Plans ein Jahr dauert, wohingegen größere Städte für gewöhnlich mehr Zeit benötigen.²⁹ Die Wahrnehmung, dass es sehr viel Zeit kosten könnte, einen SUMP zu entwickeln wird von Kleinstädten oft als Hindernis genannt.³⁰ Aus diesem Grund bieten wir vereinfachte Methoden für jeden einzelnen der zwölf Schritte an, um Ihnen zu helfen, einen guten SUMP mit wenig Zeit und Mühe aufzustellen.
- Legen Sie Ihren Schwerpunkt auf die operationelle Phase (zweite Hälfte des Zyklus) und weniger auf die strategische Phase (erste Hälfte). Da das Mobilitätssystem weniger komplex erscheint und es weniger sektorale Strategien der Koordination und Integration gibt, ist die Entwicklung des Leitbildes und der Leitziele oft zeitnah erfüllt. Was eine größere Herausforderung darstellt, ist die Auswahl und Umsetzung effizienter Maßnahmen, die zum Erreichen der Ziele führen können.³¹ Deshalb haben wir einen besonderen Schwerpunkt auf diesen Schritt gelegt, indem wir ein gesamtes Kapitel mit Empfehlungsmaßnahmen für Klein- und Mittelstädte hinzugefügt haben (Kapitel 5).
- Fokus auf Landesebene. Die Koordinierung mit höheren politischen Ebenen ist für Kleinstädte sehr wichtig, da sie oft von ihnen abhängig sind. Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr, kann zum Beispiel ohne gute Koordinierung auf Landesebene kaum umgesetzt werden. Wir schlagen vor, das SUMP-Profil sichtbar zu machen, indem es von Anfang an auf der Ebene des funktionalen Stadtgebiets entwickelt wird. Wenn das nicht möglich sein sollte, sollten der Austausch und die Beteiligung der regionalen Planung in den Bereichen mit dem höchsten Koordinierungsbedarf stattfinden.

29 6 – 12 Monate für ländliche Mobilitätspläne und 1 – 2 Jahre für Mittelstädte sind laut Thosam Durlin, Cerema (Frankreich) ganz gewöhnlich. Ein Jahr einschließlich der politischen Verabschiedung ist laut Rasmus Sundberg von Trivector in Schweden üblich.

30 Martina Hertel, Difu (2018): Deutsche Gemeinden und Mobilitätskonzepte: Verkehrsentwicklungspläne (VEP) und nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), CIVITAS Forum Konferenz 2018, Umeå.

31 Rasmus Sundberg von Trivector, 21.01.2020.

4.1. PHASE 1: Vorbereitung und Analyse



Meilenstein:
**Die Entscheidung einen
SUMP vorzubereiten**

Der erste Meilenstein für die Entwicklung eines SUMP sollte die Entscheidung sein, die aktuelle Mobilitätssituation zu verbessern mit der festen Überzeugung, dass ein Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit notwendig ist. Es sollte von Beginn an deutlich sein, dass städtischer Verkehr an sich nicht eingestellt wird, aber zu höheren Zielen beitragen kann, wie z. B. verbesserte Lebensqualität und Wohlfühlen. Die Entscheidung einen SUMP vorzubereiten, bedeutet immer die Verpflichtung gegenüber den allgemeinen Leitzielen:

- Zugänglichkeit für alle verbessern, unabhängig ihres Einkommens und sozialen Status
- Lebensqualität und die Attraktivität der städtischen Umwelt zu verbessern
- Straßensicherheit und das Gesundheitswesen verbessern
- Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduzieren
- Wirtschaftlichkeitsprüfung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität

Je nach nationalem und lokalem Kontext, kann die rechtliche Verpflichtung auf Bundesebene, eine offizielle Entscheidung durch ein lokales politisches Organ (so wie vom Gemeinderat) oder eine Verpflichtung durch die lokale Verwaltung, die treibende Kraft sein. Mehrere Strategien können dabei helfen eine Entscheidung für die SUMP-Entwicklung zu erlangen:

Einen Rahmen für den SUMP finden

Ein Projekt oder eine Maßnahme können der Auslöser zur Einleitung eines SUMP-Prozesses sein. Mit der Entscheidung für ein großes Infrastrukturprojekt, z. B. eine neue Umgehungsstraße oder Bahnverbindung, kommt die Notwendigkeit sie in einen breiteren Planungsrahmen zu setzen. Während des Entwicklungsprozesses eines SUMP sollten frühere Entscheidungen, z. B. für größere Infrastrukturprojekte, nochmal neu geprüft werden. Im SUMP-Prozess sollten diese Projekte nach den strategischen SUMP-Leitzielen validiert werden. Dies könnte zu einer Anpassung der ursprünglichen Projektentscheidung

führen und möglicherweise zur Veränderung der ursprünglichen Projektgestaltung bzw. der flankierenden Maßnahmen führen. Ein SUMP kann dazu beitragen, die positiven Auswirkungen eines solchen Projekts zu maximieren (die oft von Beteiligten außerhalb der Stadt angetrieben werden), indem ergänzende Maßnahmen, langfristige Ziele und ein partizipativer Ansatz gesetzt werden. Ein Infrastrukturprojekt, das die gesamte Region betrifft, kann sogar den Impuls geben einen SUMP auf Ebene des funktionalen Stadtgebiets mit Gemeinden aus der Nachbarschaft einzuleiten.

Auf aktuelle Probleme eingehen und aufzeigen, wie ein SUMP helfen könnte, diese zu lösen

Ein nützlicher Ansatz ist es der Stadt aufzuzeigen, welche Herausforderungen und Probleme ihr bevorstehen, wenn sich nichts ändert. Die Vorteile sollten aufgezeigt werden, die durch einen SUMP gewonnen werden und die Tatsache hervorzuheben, dass die Bevölkerung gute Ergebnisse belohnen wird. Um Dringlichkeit zu kommunizieren, kann es von Nutzen sein die negativen Konsequenzen einer „Business-as-usual“ Entwicklung zu simulieren (z. B. was zukünftige Staus und einhergehende wirtschaftliche Verluste angeht oder was die Indikatoren, wie Verkehrstote oder verlorene Lebensjahre wegen der Luftverschmutzung angeht) und diese den der lokalen Politik mit Hilfe von Karten und Zahlen zu präsentieren. Wenn man die Vorteile kommunizieren möchte, ist es oft hilfreich einen Bezug zu aktuellen Problemen mit hoher Priorität zu schaffen, wie z. B. Luftqualität, Stau, Straßensicherheit, bezahlbarer Wohnraum oder Wirtschaftswachstum – in dem erklärt wird, wie ein SUMP dabei helfen kann, das Problem zu lösen.

Schwächen in Stärken umwandeln

Wenn die Stadt einen knappen Haushalt hat und Entscheidungstragende ihre Bedenken äußern, dass es unzureichende Ressourcen für einen SUMP gibt, weisen Sie auf andere Städte hin, die durch bescheidene Investitionen große Verbesserungen erzielt haben. Viele der erfolgreichsten Städte haben keine teuren Projekte auf den Weg gebracht, sondern kluge Entscheidungen und Umstrukturierung vorgenommen. Zum Beispiel haben sie das Beste aus ihrem begrenzten Budget gemacht und ihr Fachwissen genutzt, um innerhalb der bestehenden Stadtstruktur kreativ zu sein.³²

Berücksichtigen Sie kleine Maßnahmen für schnelle Erfolge

Politisches Engagement zu erreichen kann eine Herausforderung sein, da der volle Nutzen eines SUMP erst nach einer Zeitspanne, die länger als der Wahlzyklus ist, sichtbar wird. Es kann hilfreich sein, die Option hervorzuheben, kleinere Maßnahmen mit hoher Sichtbarkeit in den SUMP einzubinden. Diese können kurzfristig öffentliche Unterstützung schaffen und die erste Entscheidung auslösen einen SUMP zu erstellen. Zum Beispiel kann die temporäre Umwandlung von öffentlichen Räumen mit „leichten und günstigen“ Lösungen Menschen dabei helfen, sich die möglichen positiven Veränderungen vorzustellen, z. B. in der Neuaufteilung des Straßenraums oder ein temporärer Radweg, abgetrennt durch Blumentöpfe oder Parklets, statt Parkplätze.

Lassen Sie sich von anderen Städten inspirieren

Viele europäische Städte (und weltweit) standen bereits vor dieser Entscheidungsphase und viele von ihnen haben sich für die Entwicklung ihres ersten SUMP entschieden. Es kann als starkes Argument dienen auf Städte zu verweisen, die den SUMP bereits erfolgreich umgesetzt haben. Eltis, das Beobachtungszentrum für urbane Mobilität und die europäischen Städtenetzwerke, bieten eine ausgezeichnete Basis, um von den Geschichten anderer zu lernen und inspiriert zu werden.

4.1.1. Schritt 1: Arbeitsstrukturen errichten

Zu Beginn eines SUMP-Prozesses ist es notwendig die vorhandenen Kapazitäten und Ressourcen zu analysieren, um effektive Arbeitsstrukturen einzurichten. Um einen integrierten Planungsprozess zu erreichen, sollte das Kernteam, das für die SUMP-Entwicklung zuständig ist, mit allen relevanten Verwaltungsbereichen gut vernetzt sein. Festgelegte Aktivitäten sollen von Anfang an ausgeführt werden, um politisches Engagement und die Beteiligung der Interessenvertretungen und der Bevölkerung sicher zu stellen. Der erste Schritt hat das Ziel, sowohl effektive Arbeitsstrukturen zu erreichen als auch die breite Unterstützung für den Prozess zu gewinnen.

Die Aktivitäten dafür und die nächsten Schritte sind eng miteinander verknüpft und laufen manchmal auch parallel. Zum Beispiel muss die geographische Reichweite früh bestimmt werden, damit sie beim Errichten der Arbeits- und Teilnahmestrukturen berücksichtigt wird.

³² Tom Rye, CIVITAS Präsentation: „Experience and good practice in Sustainable Urban Mobility Planning in other European countries“, 09.05.2019.



Methoden zur Bewertung der Planungspraxis

Anwendung des SUMP Self-Assessment-Tools im Rahmen eines internen Meetings

Eine Selbsteinschätzung muss nicht unbedingt ein komplexer Vorgang sein: Bspw. kann sich eine Personengruppe zusammenfinden, die am Planungsprozess beteiligt ist und die Stärken sowie Schwächen der aktuellen Prozesse erörtern und sich austauschen, wie diese verbessert werden können. Zur Diskussionsführung wird empfohlen, das SUMP Self-Assessment Tool zu verwenden, das online auf der Eltis-Website zur Verfügung steht. Nach der Verwendung des SUMP Self-Assessment Tools zeigt eine Ergebnisseite, inwieweit Ihre Planungsprozesse bereits die Prinzipien eines SUMP erfüllen und bietet maßgeschneiderte Ratschläge für weitere Verbesserungen. Wenn alle Teilnehmende der Sitzung die Fragen eigenständig beantworten und im Anschluss die Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei den Antworten in der Gruppe diskutieren, können wichtige Einsichten gewonnen werden.

Link zur SUMP-Selbstbewertung: www.sump-assessment.eu



Peer-Review

Ein Peer-Review stellt eine weitere Möglichkeit dar, die planerische Voraussetzung für einen SUMP auszuwerten. Dies bedeutet, dass ein oder mehrere erfahrene Planende oder andere Fachpersonen auf dem Gebiet beauftragt werden, die Situation in Ihrer Stadt zu bewerten. Sachverständige können sich die Qualität des aktuellen Planungsprozesses und der organisatorischen Ausrichtung ansehen und den Prozess und die Ausrichtung anhand der jeweils besten vorliegenden Lösung einstufen. Sie können hilfreiche externe Perspektiven und Rückmeldungen liefern, wie die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans am besten organisiert werden kann.

Quelle: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University

Ziele

- Schaffen Sie sich ein realistisches und klares Bild über die Stärken und Schwächen der aktuellen Planungspraxis.
- Sichern Sie sich das notwendige Spektrum an Fähigkeiten, um den Prozess zu steuern und voranzutreiben.
- Entwickeln Sie effiziente und interdisziplinäre Arbeitsstrukturen für einen effektiven Planungsprozess.
- Schaffen Sie eine solide Grundlage für eine anhaltende Zusammenarbeit zwischen allen Interessengruppen.
- Entwickeln Sie eine transparente Planungskultur, die auf die regelmäßige Beteiligung der Bevölkerung setzt.

Aufgaben

Kapazitäten und Ressourcen evaluieren

- Führen Sie eine ehrliche Selbstbewertung der aktuellen Verkehrsplanungsaktivitäten durch. Die Ergebnisse müssen nicht zwangsläufig veröffentlicht werden. Es wird empfohlen, das SUMP Self-Assessment Tool zu verwenden, um festzustellen, was bereits gut in Ihrer Stadt funktioniert und durch die Erstellung eines SUMP verbessert werden könnte.
- Bewerten Sie die vorhandenen Fähigkeiten innerhalb der führenden Organisation(en) und unter den Interessenvertretungen. Um ein Kompetenzdefizit zu überwinden, könnten manche Kleinstädte auf gemeinsame Wissenszentren der Mobilitätsplanung bauen. Langfristig könnten sie sogar gemeinsam eine Planungsbehörde gründen, die für eine größere Region plant, wie zum Beispiel die Westmidlands Combined Authority im Vereinigten Königreich oder die Abteilung für öffentliche Arbeiten im Ministerium für Verkehr, Kommunikation und öffentliche Arbeit auf Zypern.

Budgetvoraussetzungen für die SUMP-Entwicklung



Die Kosten für die Entwicklung eines SUMP unterscheiden sich je nach Größenordnung, Vorhandensein von bestehenden Plänen und Studien und extern benötigter Unterstützung. Die kostspieligsten Elemente sind die Datenerhebung und die Verkehrsmodellierung. Deshalb ist es wichtig, dass Sie sich im Klaren darüber sind, wie viele Daten und welcher Grad an Komplexität der Modellierung in Ihrem Fall benötigt werden, bevor Sie sich Ihr Budget genehmigen lassen. Kleinstädte entscheiden auf Grund hoher Kosten und der begrenzten Komplexität der Entscheidungen in ihrem Kontext oft gegen das Verwenden eines Verkehrsmodells. Stattdessen konzentrieren sie sich auf Maßnahmen, die sich im ähnlichen Kontext für erfolgreich erwiesen haben (siehe Aktivität 4.1 für Richtlinien zum Verwenden eines Modells). Andere Aspekte, die tendenziell teurer, aber sehr nützlich sind, betreffen einen umfassenden Beteiligungsprozess, sowie die professionelle Gestaltung und Kommunikation.

4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

- Definieren Sie das benötigte Budget für den Entwicklungsprozess eines SUMP's und stellen Sie politische Verabschiedung sicher.

Um einen Ressourcenmangel zu überwinden, könnten Kleinstädte, die zur selben Region gehören, ihre Ressourcen für die Ausführung gemeinsamer ausgewählter Planungsschritte bündeln, z. B. eine gemeinsame Diagnose (Schritt 3).

- Prüfen Sie den voraussichtlichen Haushaltsrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen. Berücksichtigen Sie lokale, regionale, nationale, europäische und internationale Fördermöglichkeiten. Dies wird zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich nach wie vor eine grobe Schätzung sein. Sie wird Ihnen jedoch dabei helfen realistisch zu bleiben.

Abteilungsübergreifendes SUMP-Kernteam aufstellen

- Ernennen Sie eine Leitung des Projekts mit Verantwortungsbereichen, Mandaten und Ressourcen, um den Planungsprozess zu ermöglichen und voranzutreiben.
- Ernennen Sie auch eine erfahrende Projektleitung, z. B. die Leitung einer Abteilung oder das Stadtoberhaupt, welche die notwendige hochrangige Unterstützung zur Sicherstellung der Zusammenarbeit gewährleistet und bei Bedarf den SUMP-Prozess auf Ebene eines Lenkungsausschusses fördern wird.
- Errichten Sie ein multidisziplinäres Kernteam, das regelmäßig in die gesamte Entwicklung des SUMP's einbezogen wird. Das Team sollte aus Mitgliedern

bestehen, die Fähigkeiten aus dem Bereich Verkehrs- und Stadtplanung mitbringen, aber auch Wissen über ähnliche Planungsbereiche, wie der Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik besitzen. Um einen integrierten Planungsprozess zu erreichen, wird das Ergebnis in andere Sektoren popularisiert. Das Team sollte neben Verkehrsplanenden auch Mitglieder aus mehreren Abteilungen oder Bereichen miteinschließen. In Mittelstädten bestehen die Teams oft nur aus ein paar Menschen und in Kleinstädten macht der Projektleitende vielleicht sogar die meiste Arbeit allein.

- Diskutieren Sie die Ergebnisse Ihrer Selbstbewertung der Planungspraxis oder führen Sie idealerweise diese als Team durch, um ein gemeinsames Verständnis über nachhaltige urbane Mobilität zu entwickeln. Betonen Sie die Verbindungen zwischen den Verkehrsmitteln, sowie zwischen städtischen Strukturen (Dichte, Funktionen, sozioökonomische Muster, Ökosysteme) und Mobilität.
- Fördern Sie die Idee des SUMP's unter mitarbeitenden Personen und jenseits des Kernteams, z. B. indem Sie Lunch & Talks organisieren oder eine Fahrt zu einer Modellstadt für nachhaltige Mobilität, zu dem auch Personen aus der Politik eingeladen werden könnten. Wenn Sie mit der Kollegschaft zusammen arbeiten, die sehr traditionelle, auto-konzentrierte Ansichten haben, oft weil sie Ihren Beruf vor langer Zeit gelernt haben, könnte es nützlich sein, externe Fachleute mit Befugnis einzuladen, z. B. von einem renommierten Verkehrsinstitut.

Organisatorischer Wandel



Der SUMP benötigt oft einen Wandel in der Planungskultur von kommunalen Behörden. Dies kann jedoch schwierig sein, da dies mit Unsicherheit in Verbindung gebracht wird. Menschen halten sich gerne an etablierte Arbeitsroutinen und befürchten durch Veränderungen Nachteile, wie ein höheres Arbeitspensum, vor allem, wenn der Wandel von oben auferlegt wird.

1. Innerhalb der Kommunalverwaltung eine starke Koalition gründen.
2. Eine Vision des Wandels gemeinsam entwickeln.
3. Identifizieren Sie den richtigen Change Agent als die treibende Kraft, die für das Herbeiführen des Wandels verantwortlich ist.
4. Kommunizieren Sie die Vision weit hinaus und involvieren Sie mitarbeitende Personen bei der Definition spezifischer Ziele und Aktivitäten, um das Leitbild zu erreichen.
5. Lassen Sie den Wandel in kleinen Schritten vorstatten gehen und behalten Sie die Dynamik langfristig bei.
6. Feiern Sie schnelle Siege und bestärken Sie das Leitbild weiter.
7. Lernen Sie vom Prozess und den Ergebnissen, passen Sie Ziele und Aktivitäten wenn nötig an.
8. Verankern Sie die Veränderungen und den Veränderungsprozess in die Unternehmenskultur, z. B. schriftliche Leitfäden, neue Kommunikations- oder Planungsformen innerhalb der Kommunalverwaltung.

Nähere Angaben unter: www.suits-project.eu

Autorenschaft: Sebastian Spundflasch, Technische Universität Ilmenau; Ann-Marie Nienaber & Andree Woodcock, beide von der Coventry University

Politische und institutionelle Eigenverantwortung gewährleisten

- Identifizieren Sie alle relevanten Interessenvertretungen, sowie ihre Ziele, Machtbefugnisse, Kapazitäten und Planungsressourcen (z. B. durch das Verwenden eines Mapping-Tools).
- Treffen Sie frühzeitig wichtige Politikschaffende und Fachleute persönlich, um ihre Ansichten und Beteiligung zu diskutieren. Streben Sie eine breite Koalition an, welche Ihren SUMP unterstützt. Im Idealfall nicht nur aus der regierenden Partei, sondern auch aus der Opposition.
- Errichten Sie einen dauerhaften „Lenkungskreis“, bestehend aus wichtigen Politikschaffenden und anderen Interessenvertretungen. Diese Gruppe bietet Richtung und Input bei strategischen Entscheidungen durch den gesamten Planungsprozess. Streben Sie danach, die Hauptverkehrsanbieter und die Kollegschaft aus der Bezirksebene und regionalen Ebene für den Lenkungskreis zu gewinnen. Kleinstädten fehlt es oft an einer Planungsbehörde für wichtige Bereiche ihrer Verkehrsinfrastruktur, (z. B. weitere Straßen) oder ein öffentliches Nahverkehrssystem. Deshalb ist es äußerst wichtig, das Aufgaben, die für die Straßenverwaltung, Bezirks- und Kreisverbände verantwortlich sind, als Teil des SUMP gemeinsam diskutiert werden.
- Finden Sie Wege mit starken Interessenvertretungen außerhalb des Lenkungskreises zusammenzuarbeiten, wie z. B. Leitungen der IHK, CEOs von großen ortsansässigen Unternehmen oder die Chefredaktion der Lokalzeitung. Diese Schlüsselpersonen haben oft einen starken politischen Ruf und könnten den Prozess blockieren, wenn sie sich ausgeschlossen fühlen.
- Binden Sie die lokale Politik früh ein, z. B. den Verkehrsausschuss des Gemeinderates, um politische Entscheidungstragende von neuen Ideen zu überzeugen.

Wann und wie soll die Öffentlichkeit einbezogen werden?



Die Bevölkerung kann in vielen Schritten des Planungsprozesses einbezogen werden. Qualität ist aber effektiver als Quantität. Es ist nützlicher, das Ganze in ein oder zwei Schritten richtig zu machen, als die Öffentlichkeit zu oft miteinzubeziehen und dabei eine Müdigkeit bei der Beteiligung zu riskieren. Die folgenden Schritte und Methoden haben sich oft bewährt:

- Wichtige Probleme identifizieren (Schritt 3): kartenbasierte Onlineumfrage, Überprüfung der Begehrbarkeit
- Gemeinsames Leitbild mitgestalten (Schritt 5): Zukunftswerkstatt oder Forum für die Bevölkerung
- Maßnahmen und Handlungen validieren (Schritt 7-8): Fokusgruppentreffen, Rückmeldestellen im öffentlichen Raum
- Rückmeldungen zum SUMP-Entwurf geben und feiern (Schritt 9): Rückmeldeformular auf der Seite der Stadt, Pressekonferenz nach Verabschiedung
- Während der Umsetzung informieren und engagieren (Schritt 11): Informationsveranstaltung im Quartier, Poster am Umsetzungsort, Zufriedenheitsumfragen

Was ist zu tun, wenn es nur knappe Ressourcen für Teilnahmeaktivitäten gibt?



- Priorisieren Sie einen effektiven Planungsdialog mit Politikschaffenden und anderen wichtigen Interessenvertretungen. Diese einflussreichen Beteiligten können Ihre Handlungen später blockieren, wenn sie sich ausgeschlossen fühlen. Deshalb ist es wichtig sie effektiv miteinzubeziehen. Verwenden Sie Arbeitsgruppen, Ausschüsse mit Fachleuten und persönliche Kontakte, um eine Kooperation auf Vertrauensbasis zu erstellen.
- Nutzen Sie bereits vorhandene Daten zur Meinung der Bevölkerung. Informationen aus bestehenden Befragungen unter Menschen und Meinungsumfragen geben einen wertvollen Input für den Planungsprozess. Insbesondere dann, wenn Sie keine speziellen Veranstaltungen zur Beteiligung organisieren können.
- Binden Sie Verbände mit ein, die eine breite Gruppe von Menschen repräsentieren. Um zu gewährleisten, dass alle Teile der Gesellschaft gehört werden, kann es effizienter sein, die Bevölkerung und die Interessenvertretung mit einzubeziehen. Dies macht mehr Sinn, als die Beteiligung einzelner Personen, da es einen erheblichen Aufwand bedeutet, eine repräsentative Zahl von Menschen zu erreichen.
- Rückmeldungen von der Bevölkerung zum Entwurf ist das Mindeste. Falls die Bevölkerung nicht schon vorher einbezogen wurden, muss ihnen zumindest die Möglichkeit gegeben werden zum finalen SUMP-Entwurf Rückmeldung zu geben. Machen Sie den Entwurf leicht zugänglich und informieren Sie Ortsansässige über lokale Medien. Berücksichtigen Sie auch, dass es ohne eine effektive Stimme während der Vorbereitung eines SUMP, kein ausreichendes Verantwortungsgefühl zu diesem Zeitpunkt geben wird, um ausreichend Rückmeldung zum SUMP-Entwurf zu mobilisieren.

Quelle: Rasmus Sundberg von Trivector, 23.01.2020.



Wer sind „Bevölkerung“ und „Interessenvertretung“?

Die Bevölkerung bezieht sich auf alle Menschen, die im funktionalen Stadtgebiet für den Ihr SUMP vorbereitet wird, leben bzw. arbeiten. In diesem Dokument werden größtenteils synonyme zu den Begriffen „Menschen“, „Personen“ und „Öffentlichkeit“ verwendet.

In der Interessenvertretung sind einzelne Personen, Gruppen oder Organisationen, die vom SUMP betroffen sind bzw. in der Lage sind, diesen zu beeinflussen. Während die Bevölkerung Teil davon ist, bezieht sich der Begriff Interessenvertretung hauptsächlich auf institutionelle Interessenvertretungen, wie z. B. öffentliche Behörden, politische Parteien, Initiativen aus der Bevölkerung, Vereine, Wirtschaftsverbände, Verkehrsunternehmen und Forschungsinstitutionen.

Die Hauptinteressenvertretung ist im SUMP-Prozess normalerweise stärker involviert als die breite Öffentlichkeit. Deshalb muss sichergestellt werden, dass die Interessen aller betroffenen Gruppen der Gesellschaft, einschließlich der typischerweise unterrepräsentierten „schwer erreichbaren“ Gruppen, unter den beteiligten Interessenvertretergruppen angemessen repräsentiert sind.

- Verwenden Sie Beispiele erfolgreicher Kleinstädte. Zeigen Sie Ihnen, dass es auch sie betrifft und erwägen Sie eine Exkursion zu solch einer Stadt.
- Liefern Sie eine gute Geschichte, z. B. dass ein SUMP zu einer modernen Stadt gehört.
- Konzentrieren Sie Ihre Kommunikation auf Ergebnisse, nicht auf Methodik oder Aktivitäten.
- Beziehen Sie nicht nur Verbände ein, die Mobilität als Hauptthema haben, sondern auch die aus ähnlichen Bereichen. In einigen Städten gibt es starke Naturschutzgruppen, lokale Kulturvereine oder ähnliche Vereinigungen, die sich sonst nicht mit dem Thema Verkehr befassen, aber wichtige Befürwortende Ihres Plans werden können.
- Arbeiten Sie aktiv mit den Medien und der Öffentlichkeit, bieten Sie Informationen zur Vision und den Vorteilen eines SUMP für die Gesellschaft an. Widersprechen Sie proaktiv Annahmen, z. B. dass es das Hauptziel sei, dass die Bevölkerung nicht mehr mit ihrem Auto fahren könnte.
- Ziehen Sie das Branding Ihres Planungsprozesses zur Kommunikation der Kernideen in Betracht, schaffen Sie konstante Sichtbarkeit und helfen Sie, diese zu erkennen und sich zu merken. Branding kann zum Beispiel ein einprägsamer Titel sein, die Entwicklung einer sichtbaren Identität, eines Themas und Farbschemas und die Gestaltung eines individuellen Logos.
- Bei allen Beteiligungsaktivitäten ist es äußerst wichtig transparent zu sein und zu kommunizieren, wie die Ergebnisse verwendet werden.

Beteiligung von Interessenvertretungen sowie der Bevölkerung planen

- Entwickeln Sie eine Kommunikations- und Beteiligungsstrategie und eine Zeitleiste, einschließlich einer allgemeinen Strategie für Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit (wie z. B. Medienbeteiligung).
- Identifizieren Sie die Planungsschritte und die Beteiligungsmethoden in denen die Bevölkerung beteiligt wird, die für sie geeignet ist. Die häufigsten Methoden sind öffentliche Diskussionen oder Foren. Schauen Sie aber auch nach kreativen und spaßigen Wegen, um Menschen zu beteiligen (z. B. Kinderfußabdrücke auf dem Boden, die einen sicheren Schulweg markieren).
- Nutzen Sie den Einfluss und die sozialen Verbindungen Ihrer Gemeinde. Während die Bevölkerung in Großstädten in viele unterschiedliche Nischen und Interessen mit ihren eigenen Vereinen und Verbänden aufgeteilt ist, gibt es in Kleinstädten manchmal noch Foren, die alle Teile der Gesellschaft vereinen. Dies könnte zum Beispiel der Verein sein, der das jährliche Stadtfest, das Frühlingsfest oder andere große öffentliche Ereignisse organisiert. Für einen SUMP ist es wichtig die Interessenvertretung einzubeziehen, um den Prozess in der Stadtgemeinde zu verankern.

4.1.2. Schritt 2: Planungsrahmen festlegen

Hand in Hand mit dem Aufbau der Arbeitsstrukturen muss der Planungsrahmen bestimmt werden, um die Entwicklung des SUMP an die lokalen Gegebenheiten anzupassen. Dies beinhaltet die Definition des geographischen Raumes, die idealerweise das „funktionale Stadtgebiet“ adressiert. Andere wichtige Aspekte müssen den gesetzlichen Planungsvorgaben folgen und einen Zusammenhang mit dem Planungsprozess des jeweiligen Bereichs haben. Die Ergebnisse aller früheren Aktivitäten werden

dann in eine vereinbarte Zeitleiste und einen Arbeitsplan, der politisch abgesegnet werden sollte, um Zuverlässigkeit für Beteiligte sicherzustellen, zusammengefasst. Wenn ein Kapazitätsmangel bereits festgestellt wurde, müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um externe Unterstützung für die Entwicklung des SUMP zu bekommen.

Ziele

- Berücksichtigen Sie alle relevanten regionalen, nationalen und europäischen Gesetzesvorgaben.
- Definieren Sie die geographische Reichweite Ihres Planes, normalerweise das funktionale Stadtgebiet des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens (z. B. Pendlergebiet).
- Schaffen Sie die Integration der SUMP- Entwicklung mit relevanten Politikfeldern auf lokaler und regionaler Ebene.
- Entwickeln Sie eine maßangefertigte Zeitleiste und einen Arbeitsplan, der zum lokalen Kontext passt.
- Decken Sie bei Bedarf Qualifikationslücken durch externe Fachleute ab, behalten Sie allerdings die Koordination und bauen Sie internes Fachwissen auf.

Aufgaben

Planungsanforderungen bewerten und Planungsgebiete definieren

- Identifizieren, dokumentieren und prüfen Sie bestehende Rechtsvorschriften und Gesetzesvorgaben, wenn es um die Entwicklung des SUMP in Ihrem Land, für sowohl relevante regionale und nationale Förderungskriterien sowie hochrangige Pläne und Strategien, geht, welche Ihren SUMP beeinflussen könnten. Zum Beispiel könnten die Pläne des Bundesverkehrsministeriums für eine neue oder vergrößerte Straße gegen die SUMP-Ziele arbeiten, indem Sie das Autofahren in die Stadt bestärken könnten.
- Dieser interkommunale SUMP, der die Gesamtziele, Prioritäten und größere Maßnahmen auswählt, fungiert oft als ein Dach für lokale Mobilitätspläne. Sie können von unterschiedlichen Gemeinden entwickelt werden und sich auf Fragen mit besonderer Relevanz für sie widmen, zum Beispiel lokale Maßnahmen für ihr Stadtzentrum definieren.
- Wenn sich die Entwicklung eines vollständigen SUMP mit mehreren Städten für zu kompliziert erweist, können sich die anderen Städte dazu entscheiden, ihre individuellen Pläne zu entwickeln. Sie sollten jedoch nach wie vor ihre Maßnahmen so gut wie möglich miteinander koordinieren, zum Beispiel in einem regelmäßig stattfindenden Runden Tisch oder einer Arbeitsgruppe um gemeinsame Ziele festzulegen.



Funktionale Stadtgebiete in EU-Mitgliedsländern

Die OECD und die Europäische Kommission haben gemeinsam auf eine konsistente Art eine Methodik zur Definition von funktionalen Stadtgebieten (FUAs) weltweit entwickelt. Durch die Nutzung von Bevölkerungsdichte und dem Pendlerfluss als Schlüsselinformation, bestehen Funktionale Stadtgebiete aus einer dicht besiedelten Stadt und einer Umgebung (Pendlergebiet), dessen Arbeitsmarkt mit der Stadt hochintegriert ist.

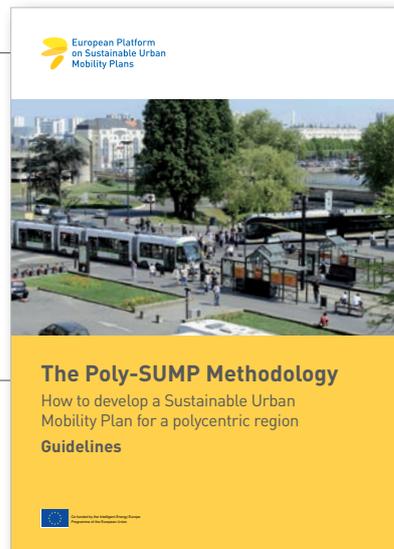
- Der Stadtkern besteht aus einem Siedlungsraum mit einer Dichte von mindestens 1.500 Bewohnende pro km².
- Eine Gemeinde ist Teil des Stadtkerns, wenn mindestens 50 % der Bevölkerung im Siedlungsraum leben.
- Das „Umland“ wird als „Pendlereinzugsgebiet“ des städtischen Arbeitsmarkts genannt, außerhalb des dicht besiedelten Kerns. Alle Gemeinden werden als Teil des städtischen Hinterlands definiert, wenn mindestens 15 % der erwerbsfähigen Ortsansässigen in einem bestimmten Stadtkern arbeiten.

Das oberste Ziel des OECD-EU-Ansatzes zu funktionalen Stadtgebieten ist die Schaffung einer harmonisierten Definition von Städten und ihren Einflussbereichen für den internationalen Vergleich, sowie für Politikanalysen zu Themen der Stadtentwicklung.

Die OECD bietet Profile von funktionalen Stadtgebieten jedes EU-Landes an. Sie beinhalten eine Landkarte mit allen funktionalen Stadtgebieten (auch als kostenloses shapefile erhältlich) und eine Liste mit den funktionalen Stadtgebieten nach Bevölkerungsgröße und der Bevölkerung, die in diesen funktionalen Stadtgebieten wohnt. Um auf die Profile zu gelangen, klicken Sie bitte auf www.oecd.org und suchen Sie nach „funktionale Stadtgebiete“.

Quelle: OECD 2019

Es gibt verschiedene Arten von funktionalen Stadtgebieten mit unterschiedlichen Anforderungen an die SUMP-Entwicklung. Die Poly-SUMP-Methodik bietet eine Anleitung für polyzentrische Regionen mit mehreren Gemeinden oder Städten, die eng voneinander abhängig sind. Sie gibt Empfehlungen aus, wie eine regionale Verkehrskooperation in solchen komplexen Gebieten initiiert oder entwickelt werden kann. Nach der Terminologie des **Poly-SUMP-Leitfadens** sind polyzentrische Regionen eine Hauptstadt mit einer relativ geringen Bevölkerungsdichte (<200.000 in einer größeren Region oder <100.000 Einwohnende in einer kleineren Region) und eine Reihe von Zwischenpolen, die kleiner als die Hauptstadt sind, aber mehr als 5.000 Einwohnende haben.



- In einigen Ländern werden auf regionaler Ebene bestimmte Mobilitätsaspekte zwingend geplant. Dies betrifft oft den öffentlichen Verkehr und größere Straßen. In diesem Fall definieren lokale SUMP nach wie vor das allgemeine Leitbild für das gesamte Mobilitätssystem, müssen aber eng mit regionalen Fachplänen koordiniert werden, damit die Ziele der verschiedenen Pläne angeglichen werden. Was Maßnahmen anbelangt, konzentrieren sich SUMP oft mehr auf die verbleibenden Mobilitätsaspekte, da sektorale Pläne bereits detaillierte Maßnahmen für Ihr Gebiet festgelegt haben.

Mit anderen Planungsanforderungen verknüpfen

- Identifizieren Sie lokale sektorale Strategien für Verkehr und Mobilität, z. B. Strategien für verschiedene Verkehrsmittel, sowie lokale Pläne aus anderen Politikbereichen, die vielleicht eine Auswirkung auf die urbane Mobilität haben könnten, z. B. Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Sicherheit. Ermitteln Sie auch relevante Pläne von Nahverkehrsbetrieben, Dienstleistern und anderen Kommunen im Planungsgebiet.

- Überprüfen Sie, ob die Ziele der Pläne die nachhaltigen urbanen Mobilitätsziele unterstützen oder ihnen entgegenwirken. Zum Beispiel ist eine Flächennutzungs politik, die von Brachflächen Gebrauch macht, vorteilhaft, während eine Politik, die eine Zersiedlung ohne ein starkes verkehrspolitisches Grundgerüst fordert und mit den Prinzipien im Konflikt steht, kritisch.
- SUMP sind oft nicht verbindlich, deswegen sollten die vielerorts verbindlichen Raumordnungspläne ebenfalls einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten.³³ Allgemein sollte ein SUMP in die nachhaltigen urbanen Entwicklungsstrategien integriert werden, die das Gesamtleitbild und die Leitziele für die Stadt festlegen, um bei den unterschiedlichen sektoralen Zielen und Plänen als Orientierung zu agieren.³⁴

33 Dr. Andrius Jarzemskis von Smart Continent, 23.01.2020.

34 <https://urban.jrc.ec.europa.eu/urbanstrategies/>

Feld 1: Lahti, Finland: Integration der Flächennutzungs- und Mobilitätsplanung

Lahti hat einen integrierten, strategischen Prozess entwickelt, „Lahti direction“ für die gemeinsame Planung von Flächennutzung und Mobilität. Das Ziel dieses neuen Ansatzes, der 2019 das erste Mal umgesetzt wurde, ist der Aufbau einer nachhaltigen Stadt mit der Bevölkerung, der Interessenvertretung und den Entscheidungstragenden. Der Prozess ist fortlaufend und zyklisch, die Strategie wird alle vier Jahre oder jede Amtsperiode aktualisiert. Er beinhaltet den Stadtplan, den SUMP, das Umweltprogramm und das Servicenetzprogramm. Der integrierte Ansatz hat sich bisher gut erwiesen. Er fördert die Zusammenarbeit zwischen Flächennutzungs- und Mobilitätsplanenden und verbessert die Beteiligung der Bevölkerung in den Mobilitätsplanungsprozessen.

Quelle: Anna Huttunen, Stadt Lahti, gesammelt von UBC
 Bild: Lassi Häkkinen, Stadt Lahti

Best Practice Beispiel



4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBA NE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

- Stellen Sie regelmäßige Kommunikation und den Austausch zwischen den relevanten Behörden (und innerhalb der Behörden, z. B. durch regelmäßige Treffen zwischen den Verkehrs- und Landschaftsplanenden) sicher. Berücksichtigen Sie die Einbeziehung von Flächennutzungsplanenden in Ihr Kernteam oder Ihren Lenkungsreis. Teilen Sie ihnen klare Rollen im Planungsprozess zu, um ein Verantwortungsgefühl zu schaffen.

Zeitrahen und Arbeitsplan vereinbaren

- Nehmen Sie sich ausreichend Zeit den Planungsprozess sorgfältig vorzubereiten. Die Zeit, die für das Erreichen einer politischen Entscheidung, für das Aufstellen von Arbeitsstrukturen und zur Festlegung des Planungsrahmens benötigt wird, unterscheidet sich zwischen Städten enorm.
- Legen Sie einen Zeitrahmen für die Planentwicklung fest. Ein Jahr, einschließlich der Planzustimmung, ist in Kleinstädten üblich.
 - Mobilitätsanalyse: 2 – 6 Monate
 - Strategieentwicklung (Leitbild, Ziele und Teilziele): 1 – 3 Monate
 - Maßnahmenplanung (Maßnahmen, Handlungen und Verantwortlichkeiten): 2 – 6 Monate

- Planverabschiedung: wenige Wochen – 6 Monate
- Planaktualisierung: nach 5 – 10 Jahren
- Berücksichtigen Sie mögliche herausfordernde Zeiträume (z. B. Wahlen oder Haushaltsplanungsperioden). In den Monaten vor der Wahl, kann es schwierig sein schnell voranzuschreiten, daher kann der Amtseintritt eines Stadtoberhaupts ein guter Zeitpunkt für den Prozessbeginn sein.
- Planen Sie einige „ruhige“ Arbeitsphasen ein, um die allgemeine Planung flexibler zu gestalten und große Verspätungen zu vermeiden. Zusätzlich sollten Sie daran denken, die Zeit mit einzuberechnen, die für die Kommunikation mit der Interessenvertretung und für die Beteiligung der Bevölkerung benötigt wird.
- Entwerfen Sie einen allgemeinen Arbeitsplan für den SUMP-Prozess und geben Sie alle notwendigen Meilensteine an. Vereinbaren Sie mit dem SUMP „Kernteam“ und dem „Lenkungsreis“ Managementverfahren und Aufgaben. Stellen Sie sicher, dass jede Person, die einen Beitrag zum Prozess leisten soll, von Vorgesetzten grünes Licht und ausreichend Zeit bekommt. Dann sollten Sie sich eine offizielle politische Entscheidung einholen, damit Sie den Planungsprozess fortsetzen können.



Beispiele für Aufgaben, die externe Unterstützung erfordern

Aufgaben	Angaben
Vorbereitung, Organisation und Moderation von Veranstaltungen für die Interessenvertretung und die Bevölkerung, Dokumentation und Analyse von Diskussionsergebnissen	Die benötigten Verwaltungsbemühungen zur Austragung effektiver Beteiligungsprozesse sollten nicht unterschätzt werden. Die Überprüfung von Kommentaren wird für gewöhnlich manuell durchgeführt, was eine beträchtliche Menge an Zeit kostet. Eine neutrale Moderation einzubinden kann auch dabei helfen (alte) Konflikte zu vermeiden und einer Gruppe dabei helfen, in einer konstruktiven Atmosphäre zusammenzuarbeiten.
Kommunikation mit der Öffentlichkeit	Kommunikationsaktivitäten, wie das Verfassen von attraktiven Nachrichten für Print- und Onlinenutzung, Gestaltung öffentlicher Berichterstattung, z. B. die Mobilitätsstrategie und der SUMP, Betreuung von Social Media Kanälen (die eine große Anzahl von Kommentaren erhalten können) und das Erstellen professioneller Fotos während der Veranstaltung.
Analyse der Mobilitätssituation, einschließlich der Datenerhebung	Dies könnte entweder die gesamte Analyse oder spezifisch-technische Teilaufgaben sein, z. B. die Qualitätsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur, Daten der Verkehrserhebung erfassen, Analyse der Fußverkehrsfreundlichkeit, Durchführung einer Haushaltsbefragung.

Feld 2: Koprivnica, Kroatien: Frühe externe Unterstützung für das SUMP-Team

2014 entschied sich die Stadt Koprivnica dazu ein SUMP zu entwickeln. Als Teil der ersten Phase des SUMP-Entwicklungsprozesses hat die Stadt erforscht, welche Schritte sie nehmen müsste und welche Ressourcen benötigt werden, um solch ein Dokument zu erstellen. Basierend auf dieser Forschung hat das SUMP-Team in Koprivnica festgestellt, dass es keine ausreichenden Ressourcen gibt und das daher externe Mobilitätsfachleuten beteiligt werden müssten. Das SUMP-Team hat innerhalb von Kroatien nach Mobilitätsfachleuten mit ausreichend Erfahrung gesucht, um das Team durch den Entwicklungsprozess zu führen. Mit Hilfe dieser Fachleute hat die Stadt eine Bestandsanalyse und eine Grundlagenerhebung zum Thema Verkehr durchgeführt.

Quelle: Nebojsa Kalanj, gesammelt von ICLEI

Bild: City of Koprivnica

Nähere Angaben unter: SUMP S. 16

Best Practice Beispiel



Einholung externer Unterstützung erwägen

- Bestimmen Sie, welche Aufgaben externe Unterstützung benötigen, da a) das Fehlen von Fähigkeiten in Ihrer Organisation die Qualität verschlechtern würde oder den Prozess beträchtlich verlängern könnte, und b) sie durch internen Kapazitätenaufbau nicht effizient abgedeckt werden können (oder die Einstellung neuer Mitarbeitende).
- Aufgrund beschränkter interner Kapazitäten ist die externe Unterstützung in Kleinstädten oft unabdingbar. Es besteht eine Tendenz dahingehend, dass die Entwicklung des gesamten Planes ausgelagert wird. Allerdings wird dies nicht empfohlen, da der daraus resultierende Plan Gefahr läuft zu fremdbestimmt zu sein und nicht ausreichend von den kommunalen Planenden akzeptiert wird. Ziehen Sie stattdessen externe Fachleute für bestimmte Aufgaben heran (siehe Beispiele geeigneter Aufgaben auf der nächsten Seite). Behalten Sie die Gesamtkoordination bei und stellen Sie sicher, dass das vereinte interne Wissen der Stadt, seines Verkehrssystems und Mobilitätsmuster im Prozess angewandt werden.³⁵
- Beim Delegieren des Projektmanagements an eine beratende Person, sollten sie die allgemeine Koordination in Ihrer Planungsbefugnis behalten. Planen Sie für alle delegierten Aufgaben immer ausreichend Zeit und Ressourcen für Qualitätskontrollen durch Ihre Organisation ein. Integrieren Sie innerhalb der Aufgabenstellung nach Möglichkeit Aktivitäten zum Kapazitätenaufbau, damit Ihre internen Mitarbeitenden

die entsprechenden Kompetenzen für den nächsten Planungsprozess erwerben können.

- Bestimmen Sie, ob Aufgaben gesammelt ausgeschrieben werden können (normalerweise Aufgaben, die eng verbunden sind, z. B. Beteiligung der Bevölkerung und Kommunikation) oder ob sie sehr spezielle Fähigkeiten benötigen und separat ausgeschrieben werden müssen (z. B. Datenerhebung oder genauer: eine Haushaltsbefragung oder eine Qualitätsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur).
- Benutzen Sie eindeutige Vergabebedingungen, die die Aufgaben so präzise wie möglich beschreiben, einschließlich einer Zeitleiste und konkreten Ergebnissen für jede Aufgabe. Verwenden Sie angemessene Kriterien für die Auswahl der Angebote, die in der Leistungsbeschreibung bestimmt werden müssen. Zusätzlich zum Preis sollten Sie eine angemessene Gewichtung von inhaltlichen Kriterien vornehmen, z. B. die Qualität des beschriebenen Konzepts und der Methoden sowie die Expertise des beabsichtigten Personals. Erfahrungen zeigen, dass sich die Qualität lohnt und unrealistisch geringe Angebote zu Ergebnissen mit schlechter Qualität oder Folgekosten für die Städte führen.

³⁵ BUMP-Projekt, 2016: <http://bump-mobility.eu/de/home.aspx>

4.1.3. Schritt 3: Mobilitätssituation analysieren

Der letzte Schritt der Vorbereitungs- und Analysephase ist die Bewertung der Mobilitätssituation in Ihrer Stadt. Das ist ein großer Meilenstein, der die Grundlage für eine rationale und transparente Strategieentwicklung bietet. Eine gute Mobilitätsanalyse ist wesentlich für die Bestimmung geeigneter Richtlinien und die notwendige Basis, an der der Fortschritt gemessen werden kann. Bevor die Analyse durchgeführt wird, müssen Informationen und Datenquellen bestimmt werden und die Kooperation mit den Datenbesitzenden entwickelt werden. Das Ziel ist die Ausführung einer fokussierten und überschaubaren Analyse, die alle relevanten Verkehrsträger beinhaltet und die Hauptprobleme und Möglichkeiten im Feld der urbanen Mobilität identifiziert.

Ziele

- Bestimmen Sie den Informationsbedarf, was politische Prioritäten und voraussichtliche Leitziele angeht und erlangen Sie einen guten Überblick über die vorhandenen Daten.
- Erreichen Sie eine gute Informationsmenge, indem Sie Daten vereinen, die in verschiedenen Bereichen Ihrer Organisation und in anderen Organisationen bereits vorhanden sind und erfassen Sie bei Bedarf eine neue Datenerhebung.
- Analysieren Sie den Ist-Zustand aller relevanten Verkehrsträger und nachhaltigen Aspekte, um die Hauptprobleme, die in Ihrem SUMP adressiert werden müssen, festzulegen und zu priorisieren.

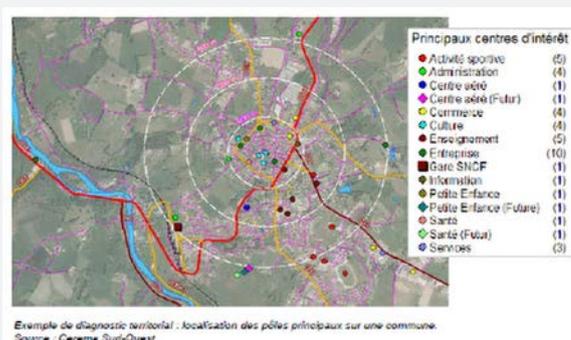
Aufgaben

Identifizieren des Informationsbedarfs

- Definieren Sie die benötigten Informationen für eine Zustandsbewertung Ihrer Stadt. Eine Analysetabelle (siehe Toolbox auf S. 34) kann Ihnen dafür Orientierung bieten.

Best Practice
Beispiel

Feld 3: Räumliche Analyse von Hauptzielorten



Beispiel einer räumlichen Analyse von Hauptzielorten in einer Stadt (Arbeitsplätze, Verwaltungen, kulturelle und sportliche Einrichtungen, Schulen und Kindergärten, Gesundheitseinrichtungen, etc.). Solche Landkarten der Zugänglichkeit helfen dabei unterversorgte Gebiete zu ermitteln.

Quelle: Cerema, „Plan de mobilité rurale“ (franz.), Juni 2016, S. 27.



Methoden der Datenerhebung speziell für Klein- und Mittelstädte:

- Zur Messung von Verkehrsströmen: Manuelle Verkehrszählungen an wichtigen Stellen (die Beteiligung von Werkstudierenden oder Freiwilligen, wie zum Beispiel Menschen im Rentenalter, kann Ressourcen einsparen).
- Zur Analyse des Netzwerks: Vergleich von Fahrtzeiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zwischen großen Entfernungen, durch Nutzung von Online-Navigationsinstrumenten (z. B. vom Stadtzentrum zu den Hauptwohngebieten, zu den größten Arbeitgebern und zu den größeren Städten in der Nähe).
- Zur Bewertung der Infrastrukturqualität: Ortsbesichtigungen von wichtigen Standorten (Kriterienkataloge sind für diese online erhältlich), können ebenfalls als Workshops von der Bevölkerung organisiert werden, um die Perspektive der Nutzenden zu verstehen.
- Zum Verständnis der Meinungen zu einem bestimmten Thema: Kurze Umfragen oder Interviews auf der Straße, Daten von im Journalismus Arbeitenden, Blogs, Social Media, Lokalzeitung.
- Zur Erkennung von Problemgebieten: Online-Karten auf denen Ortsansässige negative und positive Gebiete für bestimmte Verkehrsträger finden/angeben können (es stehen viele Online-Tools zur Verfügung, aber die Auswertung der Ergebnisse ist zeitaufwendig).
- Um einen tiefgreifenden Status zu erhalten: Haushaltsbefragungen (wichtige repräsentative Daten, aber teuer, normalerweise durchgeführt in größeren Intervallen, wie zum Beispiel alle fünf Jahre, zur Kostenersparnis können sie regional organisiert werden oder persönliche Interviews können teilweise durch telefonische ersetzt werden).

Konzentrieren Sie sich auf die allgemeinen Ziele der nachhaltigen urbanen Mobilität und politischen Prioritäten, die zu der Entscheidung führten, einen SUMP zu entwickeln. Wenn es zum Beispiel eine politische Priorität ist die Straßensicherheit zu verbessern, so werden Daten zu Verkehrstoten benötigt. Normalerweise benötigt eine Bestandsanalyse folgende Informationen zum Status und zu Entwicklungen:

- Alle Beförderungsarten, die in Ihrer Stadt vorhanden sind (z. B. zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Nahverkehr, Fahrgemeinschaften, motorisierter Individualverkehr Multimodalität, Güter).
- Relevante nachhaltige Mobilitätsaspekte für Ihre Stadt (z. B. Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Straßensicherheit, die Qualität des öffentlichen Raumes, gerechter Zugang zu Dienstleistungen, Beschäftigung und Bildung)
- Überprüfen Sie für die Analyse bestehende Planungsunterlagen, die für die nachhaltige urbane Mobilität eine Rolle spielen. Diese Unterlagen beinhalten zum Beispiel sektorale Mobilitätsstrategien und Pläne (z. B. zum Thema Zufußgehen, Radfahren, öffentlicher Nahverkehr, Straßenverkehr, Parken, Wirtschaftsverkehr), sowie Pläne und Dokumente aus anderen relevanten Politikbereichen (z. B. Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Sicherheit, von Nahverkehrsbetrieben und anderen Gemeinden). Wann immer dies sinnvoll ist, sollte der Planungsprozess auf Ergebnisse bestehender Pläne und Strategien aufbauen.

Sammeln Sie einen guten Datensatz

- Führen Sie eine Datenüberprüfung durch, um zu sehen, welche Informationen vorhanden sind. Verschaffen Sie sich einen Überblick über Quellen, ermitteln Sie vorhandene Daten und bewerten Sie dessen Qualität und Zugänglichkeit. Da Ressourcen für die Datenerhebung sehr beschränkt sind, wird Ihre eigene Abteilung oder Ihr Referat einen Datenmangel zu vielen Aspekten der Ausgangssituation haben. Deshalb ist es äußerst nützlich, auch die Daten abzubilden, die andere Bereiche Ihrer Behörde und andere Organisationen bereitstellen können (z. B. benachbarte Gemeinden, die Polizei, Nahverkehrsbetriebe, regionale Behörden, Universitäten, Bundesministerien).
- Arbeiten Sie mit anderen Organisationen zusammen, z. B. um Zugang zu den Statistiken der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe zu erlangen, polizeiliche Daten zu Straßenunfällen oder regionale Verkehrsunter-

suchungen. Stimmen Sie dem Prozess des Datenaustausches zu, damit alle Mitwirkende von einem gemeinsamen Wissensbestand profitieren (z. B. sichere Plattform für den Datenaustausch, die vertraulich ist und sich an Gesetzesvorgaben hält).

- Rufen Sie vorhandene Daten ab, fassen Sie ihre Inhalte zusammen und ermitteln Sie für Ihre wichtigsten Mobilitätsfragen Datenlücken.
- Sammeln Sie zusätzliche Daten, um wichtige Lücken zu schließen. Daten können auf eine vielfältige Art und Weise gesammelt werden. Beispielsweise können Entwicklungen in der Zahl der zu Fuß Gehenden durch manuelles Zählen an Schlüsselstellen der Stadt, durch das Anbringen von Zählmaschinen oder durch das Durchführen von Haushaltsbefragungen jährlich bestimmt werden. Die Auswahl der Methode hängt von den vorhandenen Ressourcen, der Stadtgröße und dem benötigten Maß an Zuverlässigkeit ab. Zusätzlich sollte bedacht werden, wie die Daten genutzt werden. Datenerhebung kann kostenintensiv und zeitaufwendig sein und es ist wichtig, diese Datenerhebung an nachfolgende Analyseaktivitäten anzupassen, um vorhandene Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Wenn man vor diesen beschränkten Ressourcen steht, ist es ebenso ratsam, grundlegende Methoden der Datenerhebung, die einfach in der Umsetzung sind, zu nutzen.

Analyse der aktuellen Mobilitätssituation

- Analysieren Sie Ihre Daten auf eine zielorientierte Art und Weise. Nutzen Sie die räumlichen Analysemethoden, z. B. durch das Abbilden von Straßenunfällen, Luftverschmutzung und Lärmbelastung, Gebiete fern von jeglichen Parks, Gebiete, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unzugänglich sind oder Lücken im Netzwerk der Rad- und Fußwege. Was die Nachhaltigkeitsaspekte angeht, so konzentrieren Sie sich auf die, die für Ihre Stadt wichtig sind, lassen sie jene weg, die nicht so relevant sind (z. B. Luftqualität). Was die Verkehrsträger angeht, stellen Sie sicher, nicht nur den motorisierten Verkehr zu bewerten, sondern nehmen Sie auch das Zufußgehen und Radfahren als tägliche Mobilitätsmittel ernst, die ebenfalls eine ordnungsgemäße Analyse erfordern. Gehen Sie für Ihre Schwerpunktthemen über eine einfache Zustandsbeschreibung hinaus und versuchen Sie die zugrundeliegenden Gründe zu verstehen (Barriereanalysen). Zum Beispiel, warum noch so viele Personen mit dem Auto ins Stadtzentrum fahren und dort parken, trotz der guten Park+Ride Verfügbarkeit? Streben Sie nach

4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

Daten, die die Motivation für das Mobilitätsverhalten, welches Sie beeinflussen möchten, erklärt, z. B. durch qualitative verhaltensnahe Fragen in Mobilitätsbefragungen. Diese Informationen werden Ihnen später helfen effektive Maßnahmen auszuwählen.

- Bereiten Sie eine Analyse der Ausgangssituation vor, um die Hauptprobleme, die von Ihrem SUMP adressiert werden sollen, festzustellen und zu priorisieren. Soweit es geht, sollten Sie den Ist-Zustand der Mobilität und des Verkehrs quantifizieren und diesen auf der Karte visuell darstellen können.

Ihre Ausgangssituation sollte den Status, die Entwicklungen und Problemgebiete aller genutzten Verkehrsträger in Ihrer Stadt miteinschließen, sowie die Hauptprobleme zum Thema nachhaltige Mobilität. Zeigen Sie nicht nur Ihre Schwächen auf, sondern auch Ihre Stärken, zum Beispiel anhand einer SWOT-Tabelle (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken). Es ist für Ihren Planungsprozess motivierend die starken Seiten Ihrer Stadt zu visualisieren, auf denen Ihre Stadt aufbauen kann.

4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN



Bild 2: Ein Beispiel für die Verwendung einer Analysetabelle, um den Stand des Verkehrssystems zu bestimmen (Ausgangsanalyse)

Angelehnt an Rasmus Sundberg, 2018: "Manual on The Integration of Measures and Measure Packages in A SUMP: Start for Beginner Cities", S. 10.

FUNKTIONEN / VERKEHRSTRÄGER	VERKEHRS TRÄGERANTEIL	QUALITÄT DER INFRASTRUKTUR	SICHERHEIT UND LEBENSQUALITÄT	UMWELT UND GESUNDHEIT	ARRIEREFREIHEIT	STAND DER MASSNAHMEN-UMSETZUNG	HAUPT-EMPFEHLUNGEN
Zu Fuß	12 %	schlecht	Viele Unfälle bei Straßenkreuzungen in Schulumnähe	Immer weniger Kinder gehen zu Fuß zur Schule	In einigen Gegenden kann man nicht zu Fuß zu Parks und Sporteinrichtungen gelangen	Geringe Aktivität; neue „zu Fuß zur Schule“ Kampagne	Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind notwendig
Radfahren	7 %	mittel	Fahrrad Fahrende fühlen sich oft nicht sicher, attraktive Radwege in Parks	Geringe Nutzung erzeugt kleine Vorteile	Wenig Fahrradspuren entlang von Hauptstraßen	Bemühungen, das Radnetzwerk auf der Karte zu zeigen, sind im Gange; Geringes Budget für neue Maßnahmen	Erhöhung des Haushalts der Stadtverwaltung für Radverkehrsmaßnahmen
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Tram, Metro, Zug, etc.)	16 %	gut	Einige Bushaltestellen müssen repariert werden, man fühlt sich abends nicht sicher	Neue Busflotte wurde eingesetzt, Auswirkungen auf die Luftqualität wurden reduziert	Ermäßigte Fahrpreise für Arbeitslose, aber wenig verkehrende Busse zu ärmeren Außenbezirken	Hohe Aktivität, öffentliche Verkehrsstrategie geplant	Fortschritt in die richtige Richtung, weiter so
Teilen der Verkehrsmittel (Auto, Rad, E-Scooter, etc.)	0,5 %	mittel	E-Scooter blockieren Gehwege	Geringer Nutzen erzeugt wenig Vorteile	Sharing-Angebote nur im Stadtzentrum erhältlich	Keine Aktivität, vollständig privat getriebenes Feld	Angemessene Regelung und Wissen notwendig
Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, etc.)	64,5 %	gut	Viele Unfälle mit Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind	Hohe Pkw-Nutzung hat eine große Auswirkung auf die Luftqualität und die Lärmbelastung	Straßennetzwerke verbinden alle Teile der Stadt gut miteinander	Hohe Aktivität, neue Umgehungsstraße wird gebaut	Führen Sie neue Maßnahmen ein, um den Autoverkehr im Stadtzentrum zu reduzieren, sobald die Umgehungsstraße fertig ist
Multimodalität (Bahnhof, Anschlussstellen)	nicht zutreffend	gut	Neuer Bahnhof ist attraktiv; unzuverlässige Veränderungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten fördern die Autonutzung	Der zentrale Busbahnhof liegt nicht in Gehweite zum Hauptbahnhof	Kein P+R Angebot in Außenbezirken; Mangel an sicheren Parkmöglichkeiten für E-Bikes an Hauptverkehrsknotenpunkten	Geringe Aktivität	Schließen Sie die Standorte von Verkehrsknotenpunkten und P+R und B+R mit in die öffentliche Verkehrsstrategie ein
Güter	nicht zutreffend	gut	Starker Lkw-Verkehr im Stadtzentrum verursacht Sicherheitsrisiken	LKWs im Stadtzentrum verursachen Luft- und Lärmverschmutzung	Alle Industriegebiete sind gut miteinander vernetzt	geringe Aktivität	Entwicklung einer Strategie zur Umleitung von LKWs; LKWs aus dem Zentrum raus
ANALYSE	Auto ist das dominierende Verkehrsmittel	Verbesserung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Fahrrad Fahrende notwendig	Verkehrssicherheit muss verstärkt werden	Das größte Problem ist die Luftverschmutzung durch Autos und LKWs	Verbesserung der Busverbindungen zu den Außenbezirken	Kapazitäten müssen in einigen Feldern verstärkt werden	

Meilenstein: Analyse von Problemen und Chancen abgeschlossen

An dieser Stelle des Zyklus haben Sie die Vorbereitungsschritte und die Bestandsanalyse abgeschlossen. Als grundlegenden Meilenstein eines SUMP's sollten ein gemeinsames Verständnis über die Hauptprobleme und Möglichkeiten erarbeitet worden sein, dass von den meisten wichtigen Menschen, die in der Kommunalpolitik

tätig sind und anderen wichtigen Interessenvertretungen geteilt wird. Um die politische Basis für bevorstehende Strategieentwicklung zu verstärken, kann es hilfreich sein, Ihre wichtigsten Erkenntnisse in einem kleinen „Ausgangsbericht“ zusammenzufassen und diesen dem Gemeinderat zu präsentieren.



4.2. PHASE 2: Strategieentwicklung

4.2.1. Schritt 4: Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten

Szenarien beschreiben zukünftige Situationen, die über den Zeithorizont eines SUMP's hinaus im Hintergrund existieren werden.

Sie beinhalten allgemeine Auswirkungen, wie z. B. Bevölkerungswachstum sowie mögliche zugrundeliegende Verkehrs- oder Planungspolitiken. Auf Grundlage der zuvor entwickelten Analysen zu den Herausforderungen und Möglichkeiten, sollten Szenarien bestimmt werden, die diese wahrscheinlichen Veränderungen der externen Faktoren (z. B. Demographie, IT, Klima) und alternative Strategien erforschen, um auf diese anstehenden externen Politiken reagieren zu können. Durch das Aufzeigen unterschiedlicher möglicher zukünftiger Situationen,

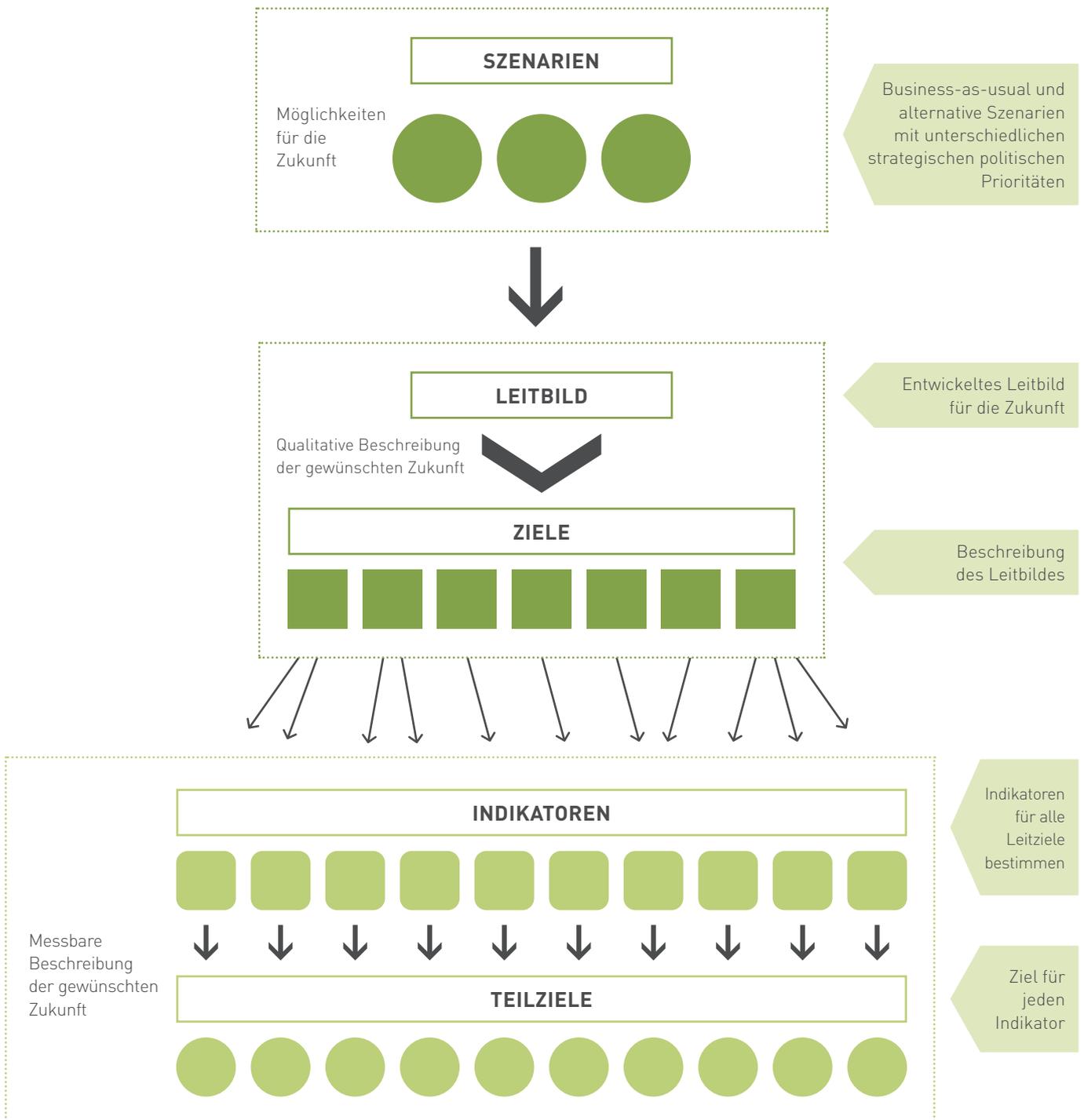


Bild 3: Übersicht über die Hauptschritte (Szenarien, Vision, Ziele, Teilziele) der Phase 2

können folgende Entwicklungen Ihr Leitbild und Ihre Leitziele informieren und inspirieren. In Klein- und Mittelstädten, sind Szenarien oft kurze qualitative Beschreibungen statt modellierte Prognosen.

Verkehrsplanung ist Teil einer allgemeineren und weniger aufgeteilten, gesamten Planungsaktivität (z. B. strategische Raumplanung für integrierte und nachhaltige urbane Entwicklungsstrategien). Diese weniger aufgeteilte Planung bedeutet, dass externe Effekte gesamtheitlicher in Szenarien und Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Beispielsweise ist die wachsende Anerkennung und Durchführbarkeit der mobilen Arbeit ein Treiber für die Entwicklung von Arbeitsplätzen mit High-Speed-Internetverbindungen (z. B. Co-Working-Spaces in Kleinstädten).

Ziele

- Seien Sie sich den Risiken und Chancen bewusst, die mit den aktuellen Entwicklungen und möglichen Veränderungen der Umstände verbunden sind.
- Erforschen Sie die mögliche Auswirkung unterschiedlicher strategischer politischer Richtungen.
- Schaffen Sie eine faktische Grundlage für die folgende Entwicklung eines Leitbildes, von Leitzielen und Teilzielen.

Was ist ein „Szenario“?



Ein Szenario ist die Beschreibung einer bestimmten Abfolge von Entwicklungen in der Zukunft, die für die urbane Mobilität relevant sind.

Dazu zählen die wahrscheinlichen Auswirkungen externer Faktoren (wie demographische und wirtschaftliche Umstände), sowie die strategisch-politischen Prioritäten (wie ein starker Fokus auf aktive Mobilität oder Elektromobilität).

Aufgaben

- Analysieren Sie, wie sich wichtige externe Veränderungen in der urbanen Mobilität in Zukunft entwickeln werden (d. h. Faktoren, die außerhalb der Kontrolle der Stadt liegen, wie z. B. Demographie, Ölpreise, wirtschaftliche Situation, Klima oder andere Krisen, technologische Innovationen, Arbeitsstunden, Veränderungen in der Regionalregierung und in benachbarten Metropolregionen oder der Grad politischer Unterstützung für nachhaltige Mobilität). Berücksichtigen Sie aktuelle Entwicklungen und wahrscheinliche Veränderungen, wie sie von jüngsten Berichten von Fachleuten vorhergesehen werden. Analysieren Sie Entwicklungen in Großstädten Ihres Landes, wie z. B. Innovationen der digitalen Mobilität, da sie vielleicht auch in kleinere Städte kommen könnten.
- Analysieren Sie die wahrscheinlichen Auswirkungen von sich ändernden Umständen auf Ihr kommunales Verkehrssystem. Dies beinhaltet die Auswirkungen globaler und nationaler Veränderungen (z. B. neue Technologien, die den Komfort bedarfsgesteuerter Busse ermöglicht, über politische Strategien im autonomen Fahren oder Veränderungen bei nationalen Finanzierungen für urbane Mobilität), sowie lokale Entwicklungen (z. B. stark ansteigende oder zurückgehende Bevölkerungszahlen beeinflussen den Haushalt der Stadt und Optionen der städtischen Entwicklung). Bewerten Sie, welche Möglichkeiten und Einschränkungen für Ihre Stadt bedeuten würden. Werden sie neue Optionen anbieten? Oder werden sie gewisse Vorschriften der Nachhaltigkeit erschweren?
- Entwickeln Sie einige Szenarien, die alternative politische Prioritäten und ihre wahrscheinlichen Auswirkungen beschreiben. In Klein- und Mittelstädten, sind Szenarien für gewöhnlich kurze qualitative Beschreibungen statt modellierte Prognosen mit genauen Zahlen. Basierend auf früheren Ergebnissen können Szenarien von einem oder mehreren Fachleuten ohne große Anstrengung entwickelt werden, hauptsächlich durch das Anwenden ihrer eigenen Einschätzung. Dies könnte eine Brainstorming-Übung mit folgender Frage sein: „Was würde wahrscheinlich passieren, wenn wir eine bestimmte politische Strategie verfolgen würden?“ Mindestens drei Szenarien sollten entwickelt werden:
 - Ein „business-as-usual“-Szenario, dass die wahrscheinliche Entwicklung beschreiben würde, wenn die aktuelle politische Richtung weiter verfolgt würde und nur bisher geplante Maßnahmen umgesetzt würden.
 - Alternative Szenarien, die wahrscheinliche Szenarien beschreiben, die von unterschiedlichen strategischen politischen Prioritäten entstünden (z. B. Fokus auf den öffentlichen Verkehr vs. Fokus auf aktive Mobilität vs. Fokus auf Elektromobilität). Solche Szenarien zeigen den Beitrag verschiedener politischer Richtungen an und helfen Ihnen dabei, die Gebiete mit dem größten Fokus zu bestimmen. Es wird empfohlen, nur nachhaltige politische Richtungen einzubeziehen, da das „business-as-usual“-Szenario bereits einen Vergleich mit weniger nachhaltigen Szenarien ermöglicht.

- Bewerten Sie, wie die Szenarien von den Veränderungen der externen Faktoren betroffen sein würden. Hier könnte es hilfreich sein, besonders nach Umständen zu suchen, in denen Dinge schief gehen könnten (Worst-Case-Szenarien), um die Risiken und Grenzen festzustellen. So eine Bewertung hilft Ihnen dabei, auf potentielle Veränderungen und Ihre Auswirkungen vorbereitet zu sein und hilft Ihnen zu verstehen, welche Szenarien zukunftsfähiger sind. Sie kann auch die Sichtbarkeit der Grenzen und Risiken des Status Quo fördern („business-as-usual“-Szenario) und erklären, warum Veränderungen notwendig sind, um für die Zukunft gewappnet zu sein. Selbst in Fällen, in denen die meisten Menschen mit der aktuellen Situation zufrieden sind.

4.2.2. Schritt 5: „Leitbild und Strategie mit Interessenträger:innen entwickeln“

Sie sind bereit mit den Hauptschritten der Entwicklung eines SUMP zu beginnen. Ein gemeinsames Leitbild und Leitziele zu entwickeln sind die Eckpfeiler eines jeden SUMP. Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung der gewünschten Zukunft der Mobilität, die dann durch konkrete Ziele spezifiziert wird. Als leitendes Element für die Auswahl der Teilziele und Maßnahmen, bieten diese die Basis für alle nachfolgenden Schritte. Ein gutes Leitbild und Leitziele müssen von der Stadt weitgehend angenommen werden. Daher ist es wichtig, diese mit der Interessenvertretung gemeinsam zu formulieren und ein gemeinsames Verantwortungsgefühl zu schaffen.

Ziele

- Einigen Sie sich auf ein inspirierendes Leitbild für die Mobilität, die breite Unterstützung findet und bekannt ist.
- Formulieren Sie klare Ziele und Strategien, die die Maßnahmenauswahl anleiten.
- Betonen Sie den politischen Wert des SUMP und stellen Sie die Einbindung der Interessenvertretung und der Entscheidungstragenden sicher.



Was ist ein „Leitbild“?

Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung einer erwünschten urbanen Zukunft, die der Entwicklung der Leitziele, strategischen Indikatoren und Teilzielen sowie die

Auswahl geeigneter Maßnahmen durch den gesamten SUMP-Prozess. Für gewöhnlich hat es einen langfristigen Horizont – der sogar über den Zeitrahmen eines SUMP gehen kann und Situationen in 20-30 Jahren abbildet.



Was ist ein „Leitziel“?

Eine allgemeine Aussage, die die Verbesserung nach der eine Stadt strebt, beschreibt. Leitziele geben die Richtungen für Verbesserung und Prioritätsbereiche an, aber nicht die Mittel, um diese umzusetzen.

Aufgaben

- Stellen Sie eine repräsentative Gruppe von wichtigen Interessenvertretungen zusammen, die zu der Entwicklung des Leitbildes und der Leitziele beitragen werden. Dies könnte der SUMP „Lenkungsreis“ sein.
- Organisieren Sie mit den Interessenvertretungen ein oder mehrere Treffen zum Leitbild. Führen Sie Gruppenarbeit und andere interaktive Formate ein, um einen offenen, respektvollen und fruchtbaren Dialog zu schaffen (siehe unten Leitbildmethoden). Bieten Sie zu Beginn Grundinformationen an, um einen gemeinsamen Wissensstand zu gewährleisten. Dies sollte Informationen zu jeglichen bestehenden Leitbildern, sowie die Ergebnisse der Mobilitätsanalyse (Schritt 3) und die Szenarien (Schritt 4) beinhalten. Verwenden Sie so gut es geht Landkarten, Visualisierungsmöglichkeiten und konkrete Beispiele aus anderen Städten, um die Diskussion zu folgenden Fragen anzuregen:
 - Was sind die derzeitigen Hauptprobleme und Chancen, die adressiert werden müssen?
 - Welche zukünftigen Probleme und Chancen deckt das „Business-as-Usual“-Szenario auf?
 - In welcher Art von Stadt sollen unsere Kinder leben?
 - Welche sozialen, umwelttechnischen oder wirtschaftlichen Verbesserungen benötigen wir für die Zukunft, die wir uns wünschen?
 - Welche der alternativen politischen Strategien sind vorzuziehen?
 - Wie viel Ehrgeiz ist für das Erreichen einer nachhaltigen Mobilität in der Zukunft notwendig?
- Entwerfen Sie anhand der Ergebnisse aus den Treffen der Interessenvertretungen ein Leitbild und Leitziele. Während das Leitbild viele Formen annehmen kann – oft ist es einfach ein kurzer inspirierender Text, manchmal begleitet von einem ansprechenden Bild – müssen die Leitziele klar angeben, was „reduziert“, „erhöht“ oder „gleichbleiben“ muss (z. B. erhöhte Verkehrssicherheit). Leitziele beinhalten bereits oft strategische Prioritäten, auf was der Schwerpunkt zur Verbesserung der Situation liegen muss.



Zukunftswerkstatt

Es gibt viele Formate, um die Interessenvertretungen und die Bevölkerung in den Leitbildprozess einzubinden. Eines davon ist die Zukunftswerkstatt. Der dreitägige Workshop soll alle wichtigen Interessenvertretungen zum Schaffen einer gemeinsamen Grundlage zusammenbringen. In einem komprimierten Format von 17 Stunden arbeiten die Teilnehmenden meist in Kleingruppen an der Gestaltung eines Leitbildes. Im Idealfall sollten Sie eine vielfältige Gruppe von etwa 50 bis 60 Personen zusammenbringen, darunter Entscheidungstragende aus allen wichtigen Gruppen.

Eine Zukunftswerkstatt behandelt in der Regel diese drei Themen:

- a. Diagnose:** Blicken Sie zurück, um zu analysieren, wie sich die aktuelle Mobilitätssituation entwickelt hat. Blicken Sie dann in die Zukunft, indem Sie strukturelle Entwicklungen erforschen, die das Mobilitätsverhalten in der Zukunft wahrscheinlich beeinflussen werden.
- b. Die gewünschte Zukunft:** Definieren Sie die ideale Zukunftssituation und teilen Sie diese mit den anderen Teilnehmenden. Suchen Sie eine gemeinsame Grundlage und Handlungsprinzipien, mit denen die gewünschte Zukunft dargestellt werden soll. Jegliche Differenzen und Meinungsverschiedenheiten werden ebenfalls gesammelt.
- c. Aktionsplan:** In der letzten Phase des Prozesses liegt der Schwerpunkt auf der Formulierung konkreter Projekte und Maßnahmen, auf Grundlage der Visionen, die in der vorangegangenen Phase entwickelt wurden.

Wenn Sie keine ausreichenden Ressourcen für den dreitägigen Workshop haben, können Sie auch ein verkürztes Leitbild in kürzerer Zeit und mit einer kleineren Gruppe durchführen, zum Beispiel im SUMP-„Lenkungskreis“. Die Ergebnisse werden nicht vergleichbar sein. Wenn Sie sich jedoch gut vorbereiten, kann selbst in einem halbtägigen Workshop oder zweistündigen Nachmittagsworkshop eine kreative Gruppendynamik erzielt werden, welche die Interessenvertretungen zu einem gemeinsamen Leitbild vereint. Vor allem wenn die Zeit knapp ist, sollten Sie eine positive und vertrauensvolle Atmosphäre schaffen und sich auf die Gemeinsamkeiten konzentrieren. Lenken Sie Diskussionen weg von täglichen Meinungsverschiedenheiten über Details hin zu der Frage, wie eine „ideale zukünftige Stadt“ für unsere Kinder aussehen könnte.

Abbildung 4: Die drei Themen eines Future-Search-Workshops (Quelle: E. Adell und C. Ljungberg, "The Poly-SUMP Methodology" (2014), S. 21)



Für nähere Informationen siehe: <https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/polysump-sump-methodology.pdf>



Inspirierende Liste von Leitzielen

Aufgrund begrenzter Ressourcen, ist es für Kleinstädte wichtig zu priorisieren. Viele Leitzielen sind wünschenswert, es wird jedoch nicht ausreichend Zeit und Budget für alle geben. Deshalb wird empfohlen, eine kleine Anzahl von den wichtigsten Hauptleitzielen auszuwählen, anstatt zu versuchen, alle Aspekte abzudecken. Die folgende Liste kann als Inspiration dienen:

- Stoppen Sie den Bevölkerungsrückgang und werden Sie eine Stadt, die für junge Familien und kreative Menschen attraktiv ist.
- Werden Sie eine lebenswerte Stadt für alle Altersgruppen, mit öffentlichen Räumen, die für alle von 8 bis 80 Jahren geeignet sind.
- Verbessern Sie die Anbindung zwischen Kleinstädten, um eine gute Zugänglichkeit im gesamten funktionalen Stadtgebiet zu schaffen.
- Verbessern Sie die Verkehrssicherheit (vor allem um Schulen).
- Erhöhen Sie den Fuß- und Radverkehr, um die Gesundheit der Menschen zu verbessern und die Klimaziele zu erreichen.
- Senken Sie die Lärmbelastung in stark betroffenen Wohngebieten.
- Erhöhen Sie den Bevölkerungsanteil, der Zugang zum attraktiven öffentlichen Nahverkehr hat.
- Bieten Sie in der gesamten Region Highspeed-Internet an.

4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

Eine Stadt könnte sich zum Beispiel nicht nur das Ziel stecken, die Luft- und Lebensqualität zu verbessern, sondern sich bereits jetzt dazu entscheiden, die Autonutzung zu reduzieren oder eine „Stadt der kurzen Wege“ zu werden. Diese Prioritäten geben lediglich eine strategische Ausrichtung vor (zielorientierte Planung) und sollten nicht zu detailliert sein, da die genaue Ausgestaltung erst während der Maßnahmenplanung bestimmt wird (Schritt 7 und folgende).

- Stimmen Sie Ihre Leitziele mit denen der externen Förderbehörden ab, damit die Maßnahmen im SUMP für Fördermittel attraktiv sind. Zum Beispiel kann das Bundesumweltministerium Maßnahmen fördern, die einen starken Fokus auf Energieeinsparung oder die Senkung der Treibhausgasemissionen legen.



Abbildung 5: Leitbilder zur urbanen Mobilität mit typischen politischen Maßnahmen

Typische Leitziele von ortsbezogenen Leitbildern, welche die Leitbildentwicklung in Ihrer Stadt inspirieren, können folgendermaßen aussehen:

- Mobilitätsangebote schaffen, die es allen gestattet, sich ohne große Verspätungen frei und sicher fortzubewegen, hauptsächlich durch das Nutzen nachhaltiger Verkehrsmittel.
- Flächennutzungsmuster schaffen, die hochfrequentierte und qualitativ hochwertige öffentliche Nahverkehrsdienste in den Hauptkorridoren unterstützen und Multimodalitätsmöglichkeiten bieten, sodass Anwohnende zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren können, um dann die Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen, die ihre täglichen Bedürfnisse erfüllen.
- Städte schaffen, die lebenswert sind und sichere und attraktive Orte (Straßen, Umsteigeorte usw.) bieten, wo Ortsansässige am wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Leben teilhaben können.
- Erfolgreiches Erzielen der übergreifenden städtischen Leitziele der Politik und Maßnahmen, darunter Aufwertung, gute öffentliche Gesundheit und Wohlbefinden, sowie gemeinschaftlicher Zusammenhalt.
- Steuerungs-Maßnahmen festlegen, die den Wandel erleichtern oder unterstützen, z. B. Wissen und Expertise, Durchsetzungsmechanismen, integrierte Verkehrsplanung, Geschäftsmodelle usw..



Quelle: Peter Jones, 2018: „CREATE project summary and recommendations for cities“: https://create-mobility.eu/PUBLICATIONS/DELIVERABLES/CREATE_D75-AcityIntroductiontoCREATE.pdf

Feld 4: Löwen, Belgien: Weitgehend akzeptiertes Klimaleitbild

Mit dem Verweis auf die Wichtigkeit einer klimaneutralen Entwicklung, der Unterzeichnung des Bürgermeisterkonvents durch den Bürgermeister von Löwen und der Einleitung eines Konsultationsprozesses hat die Stadt Löwen die Organisation „Leuven Climate Neutral 2030“ (oder „Leuven 2030“) gegründet. Diese Organisation stellt den Rahmen bereit, um ein allgemeines langfristiges Leitbild für die Stadt zu definieren. Die Mitglieder der Organisation repräsentieren sämtliche Bereiche der Gesellschaft, auch die Stadtverwaltung ist stark in den Prozess eingebunden. Das Ziel, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist auch im kommunalen SUMP abgebildet. Festgelegt wurden die Ziele, den Modal Split des Fahrradverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs zu verdoppeln und die Nutzung von Autos in Löwen bis 2030 um 20 % zu verringern.

Quelle: Tim Asperges, City of Leuven, gesammelt von Polis
 Bild: Karl Bruninx
 Nähere Angaben unter: SUMP Anhang S. 39

Best Practice Beispiel



Feld 5: Frankreich: SUMP-Leitziele an unterschiedliche Stadtgrößen angepasst

Best Practice Beispiel

2019 wurde in Frankreich ein neues Gesetz zur Mobilität verabschiedet. SUMP (jetzt „Mobilitätspläne“, zuvor „PDU – Plan de déplacements urbains“ genannt) sind für städtische Gebiete mit mehr als 100.000 Einwohnenden obligatorisch. Diesen SUMP sind elf obligatorische Leitziele zugewiesen. Kleinere Städte können entweder freiwillig einen vollständigen Mobilitätsplan oder einen vereinfachten Mobilitätsplan entwickeln, in denen die rechtliche Definition von Zielen flexibler gestaltet ist. Die Leitfäden (in Vorbereitung) führen eine Unterscheidung zwischen Kernzielen, die durch alle (zwingenden oder freiwilligen) SUMP integriert werden müssen und optionale Ziele, die eine kleinere Stadt, je nach eigener Ambition, entweder integrieren könnte oder nicht, wenn sie einen vereinfachten Plan entwickelt.

Quelle: Thomas Durlin, Cerema, gesammelt von Rupprecht Consult
 Bild: Cerema (Original)
 Nähere Angaben unter: SUMP Anhang S. 42

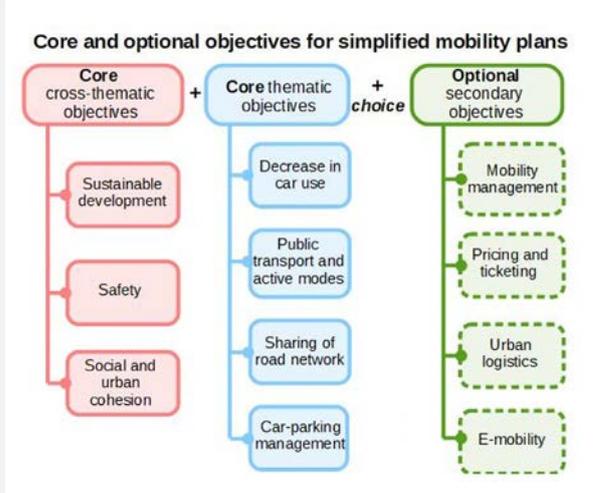
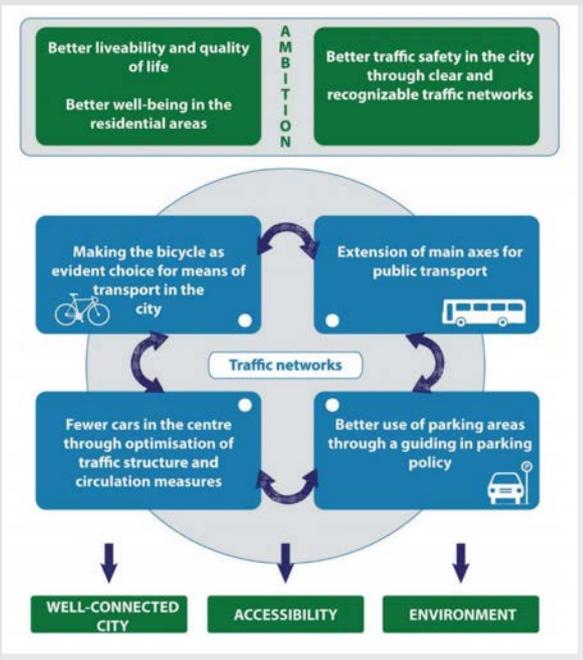


Abbildung 6: Sint-Niklaas, Belgien (Original)



Quelle: https://park4sump.eu/sites/default/files/2022-07/Off-street_StNiklaas.pdf

und der Leitziele zu geben. Nehmen Sie alle Beiträge ernst, seien Sie aber von Anfang an deutlich und offen darüber, dass nicht alle Vorschläge befolgt werden können und Entscheidungen auf der Basis von Meinungen getroffen werden, die sich oft gegenseitig widersprechen.

- Beziehen Sie die Bevölkerung in die Entwicklung des Leitbildes und der Leitziele von Anfang an ein, z. B. durch Treffen oder Workshops, ähnlich die der Interessenvertretung. Auf ein Minimum sollten Sie die Öffentlichkeit über den Prozess informieren (z. B. in der Lokalzeitung oder in den sozialen Medien) und ihnen die Möglichkeit geben, Rückmeldung über den Entwurf des Leitbildes

- Halten Sie politische Entscheidungstragende auf dem Laufenden. Berücksichtigen Sie die Entwurfsfassung des Leitbildes und die Leitziele mit führenden Politikschaffenden aller Parteien zu diskutieren, welche auch in informellen Sitzungen stattfinden kann, um eine breites Verantwortungsgefühl zu erzielen. Es kann hilfreich sein, einfache Meinungsumfragen mit der Öffentlichkeit durchzuführen. Die Trends, die sie aufzeigen, können als Argumente dienen, um politische Entscheidungstragende zu überzeugen.
- Diskutieren Sie das Entwurfsleitbild und die Leitziele, sowie die Rückmeldungen von der Bevölkerung und politischen Entscheidungstragenden mit dem „Lenkungsreis“ und vereinbaren Sie ein finales Leitbild.
- Teilen Sie das Leitbild in einem Format, das leicht verständlich ist und nutzen Sie die Visualisierung, um dies zu kommunizieren. Verteilen Sie das Dokument zum Leitbild soweit es geht, einschließlich der Medien (Lokalzeitung, Radio, TV, soziale Medien).

4.2.3. Schritt 6: Ziele und Indikatoren festlegen

Leitbild und Leitziele stellen eine wichtige qualitative Beschreibung für die gewünschte Zukunft dar. Allerdings reicht das allein nicht aus. Damit diese Veränderungen gemessen werden können, muss eine Reihe strategischer Indikatoren und Ziele ausgewählt werden. Regelmäßiges Monitoring kann eine herausfordernde Aufgabe sein, insbesondere für Kleinstädte, wo niemand in der Verwaltung dazu ausgebildet ist und der Großteil eines SUMP's durch externe Beratende entwickelt wird.³⁶ Das Hauptziel besteht darin, eine kleine Gruppe von „Kern“-Zielen, die durchführbar, ehrgeizig und in sich stimmig sind, zu definieren. Dies soll Ihnen ermöglichen, den allgemeinen Fortschritt der Zielumsetzung zu kontrollieren, ohne dass eine unrealistische Menge an neuer Datenerhebung benötigt wird.

Ziele

- Definieren Sie eine überschaubare Gruppe strategischer Indikatoren, die es Ihnen ermöglicht, den Fortschritt und den Fortschritt der Leitziele zu kontrollieren und zu kommunizieren.

Was ist ein „Teilziel“?



Ziele sind der Ausdruck eines auf Werte gerichteten strategischen Indikators. Genauer gesagt definieren Sie, was im Vergleich zur aktuellen Situation bis zu einem bestimmten Jahr erreicht werden soll. Teilziele sollten SMART sein (Specific (spezifisch), Measurable (messbar), Achievable (erreichbar), Relevant (relevant) und Time-bound (zeitgebunden)).

- Bestimmen Sie durchführbare, ehrgeizige und in sich stimmige Ziele, die ein klares Engagement darstellen, wie Sie die Mobilität in Ihrer Stadt verändern möchten.

Aufgaben

- Legen Sie Ihre Leitziele fest und identifizieren Sie, welche Hauptaspekte kontrolliert werden müssen.
- Entwickeln Sie eine kleine Anzahl von „Kernindikatoren“, die leicht messbar, verständlich und klar mit Ihren Leitzielen verknüpft sind. Halten Sie es einfach, da Indikatoren regelmäßig gemessen werden müssen.
- Bevor Sie damit anfangen Ihre eigenen Indikatoren zu entwickeln, überprüfen Sie Ihr Datenaudit

36 Dr. Andrius Jarzemskis von Smart Continent, 23.01.2020.



Abbildung 7: Überblick über wichtige quantifizierbare strategische Wirkungsindikatoren nach dem europäischen Indikatorensatz für nachhaltige urbane Mobilität (SUMI) und dem internationalen Standard (MobiliseYourCity)

Zielsetzung	Indicator	Definition
Verkehrssicherheit	Todesfälle durch alle Verkehrsunfälle im Stadtgebiet auf jährlicher Basis.	Anzahl von Todesfällen innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall, als Folge der jährlichen Unfälle, die durch den städtischen Verkehr pro 100.000 Einwohner im Stadtgebiet verursacht wurden.
Zugang zu Mobilitätsdiensten	Anteil der Bevölkerung mit angemessenem Zugang zu Mobilitätsdiensten (öffentlicher Nahverkehr).	Prozentualer Anteil der Bevölkerung mit angemessenem Zugang zum öffentlichen Nahverkehr (Bus, Tram, Metro, Zug).
Treibhausgasemissionen	Well-to-Wheel Treibhausgasemissionen aller Personen- und Güterverkehrsträger im Stadtgebiet.	Treibhausgasemissionen [Tonnen CO ₂ (äquivalent)/pro Kopf/Jahr].
Luftqualität	Luftschadstoffemissionen aller Personen- und Güterverkehrsträger (Abgas- und Nicht-Abgas-Emissionen für PM2,5) im Stadtgebiet.	Emissionsindex (kg PM2,5-Äquivalent pro Kopf/Jahr).

Quelle: „European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)“ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Weitere allgemeine Informationen zum Monitoring im Handbuch „Ch4llenge - Monitoring and Evaluation“: <http://www.sump-challenges.eu/kits>

Was ist ein „Indikator“?



Ein Indikator ist ein klar definierter Datensatz, der für das Monitoring von Bedeutung ist, um ein bestimmtes Leit- oder Teilziel zu erreichen.

Strategische Indikatoren ermöglichen die Messung der Gesamtleistung eines SUMP's und bieten damit eine Basis für die Bewertung. Maßnahmenindikatoren ermöglichen die Überwachung der Leistung individueller Maßnahmen.

(siehe Schritt 3), um zu sehen, welche Indikatoren andere Organisationen nutzen. Fortschritt kann viel leichter kontrolliert werden, wenn Sie sich auf Daten verlassen können, die regelmäßig von anderen (z. B. regionalen oder nationalen Befragungen, Statistiken der Nahverkehrsbetriebe) gesammelt werden.

- Verwenden Sie Standardindikatoren, die bereits genau definiert sind und bei denen es bereits bestehendes Wissen darüber gibt, wie sie gemessen und analysiert werden. Dies ermöglicht ein Benchmarking mit anderen Städten oder einen Vergleich mit nationalen/internationalen Statistiken.
- Fügen Sie ein oder zwei emotionale Indikatoren hinzu, welche für den Kommunikationszweck hilfreich sind. Sie sollten für eine breite Öffentlichkeit leicht verständlich und interessant sein (z. B. Anzahl der im Verkehr schwerverletzten oder getöteten Personen, Anzahl der Standorte, die die Luftverschmutzungsgrenzwerte überschreiten oder geschaffenen Arbeitsplätze).
- Entwickeln Sie eine klare Definition für jeden Indikator, das Format der Berichterstattung und einen Überblick darüber, wie die Daten gemessen werden, wie der Indikator aus den Daten berechnet wird und wer für diese Aufgaben verantwortlich ist.
- Setzen Sie sich messbare und zeitgebundene Ziele, die klar beschreiben, wie stark sich ein Indikator in welchem Jahr verändern soll (z. B. eine Senkung von 30 % der Treibhausgasemissionen aus dem städtischen Verkehr innerhalb von 10 Jahren oder der Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel über 50 % innerhalb von 10 Jahren). Seien Sie ehrgeizig, aber realistisch. Während es gut ist sich hohe Ziele zu setzen, sind unrealistische Ziele kontraproduktiv und können entmutigend sein.



SUMI-Indikatoren

Um bestehende Hindernisse zu überwinden und die Annahme eines qualitativ hochwertigen SUMP's europaweit zu beschleunigen, strebt die Europäische Kommission nach der Idee eines gemeinsamen EU-Rahmens für nachhaltige urbane Mobilitätsindikatoren (SUMI). SUMI bietet ein Planungswerkzeug zur Bewertung der Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen und Verordnungen an, den Fortschritt einer Stadt im Laufe der Zeit zu vergleichen, sowie einen Vergleich mit und Richtwert gegen andere EU-Städte zu haben. Eine Indikatorenliste, die ursprünglich von der WBCSD, dem Weltwirtschaftsrat für Nachhaltige Entwicklung, entwickelt wurde, gab den Startschuss für SUMI, die dem europäischen Kontext angepasst wurden. Diese Indikatorenliste besteht aus 19 Indikatoren. Sie wurde in 46 europäischen Stadtgebieten ausgetestet und deckt alle wichtigen politischen Bereiche ab.

Quelle: Matthias Finger und Teodora Serafimova, „Towards a common European framework for sustainable urban mobility indicators, Policy Briefs (Ausgabe 2020/39)“; Florence School of Regulation, Transport Retrieved from Cadmus, European University Institute Research Repository“: https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/68840/PB_2020_39_FSR.pdf

- Schließen Sie auch mittelfristige Ziele mit ein, die Meilensteine in Richtung langfristiger Ziele darstellen (z. B. eine Senkung von 15 % der Treibhausgasemissionen aus dem städtischen Verkehr innerhalb von 5 Jahren oder der Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel über 40 % innerhalb von 5 Jahren).
- Bedenken Sie die Ziele in einer Sitzung des „SUMP-Lenkungsausschusses“ zu diskutieren, damit diese weitgehend unterstützt und realistisch sind. Achten Sie jedoch darauf, dass Lobbygruppen ehrgeizige Ziele nicht blockieren, welche der Mehrheit der Menschen zugutekommt.
- Machen Sie die Ziele Teil des SUMP-Dokuments, damit sie offiziell verabschiedet werden.

Feld 7: Örebro, Schweden: Drei Hauptziele für die Verkehrsentwicklung

Im Rahmen des SUMP-Prozesses hat Örebro drei Ziele für die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 festgelegt: (1) den Anteil des Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehrs auf 60 % aller Fahrten zu steigern (von 44 % im Jahr 2011), (2) die absolute Anzahl der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Autos zu reduzieren und (3) die Fahrzeitanteile zwischen Auto, Bus und Fahrrad zu verbessern. Im Laufe der Zielsetzung war ein Schritt darüber nachzudenken, wie diese kontrolliert werden können. Örebro berücksichtigte, welche Indikatoren die Stadt bereits misst, über welche sie jährlich berichtet und

Best Practice Beispiel

welche Indikatoren vom Statistischen Bundesamt unterbreitet werden könnten. Die gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass der Haupterfolgsfaktor darin besteht, Ziele zu wählen, die relativ einfach bewertet werden können bzw. mit einem bestimmten Intervall nach der üblichen Überwachung von Verkehrsindikatoren bewertet werden können.

Quelle: Lovisa Blomér, City of Örebro, gesammelt von UBC
Bild: Örebro Municipality
Für nähere Angaben siehe: SUMP Anhang S.48



Meilenstein: Leitbild, Leitziele und messbare Ziele vereinbart

Mit dem Erreichen des dritten Meilensteins – nach der Hälfte des Planungszyklus – haben Sie die strategische Phase Ihres SUMP abgeschlossen. Viele wichtige Entscheidungen hinsichtlich des Leitbildes, der Leitziele und Teilziele wurden getroffen, die zusammen die strategischen Prioritäten des SUMP bilden. Diese Ergebnisse können nun in einem Überblicksdokument konsolidiert werden, das seinen stabilen Orientierungsrahmen für die Phase der Maßnahmenplanung bietet.

Bevor Sie in die nächste Phase übergehen, sollten Sie der Öffentlichkeit Ihre strategischen Prioritäten kommunizieren, z. B. in Form eines Artikels in der Lokalzeitung, einem kurzen Webinar und durch die Veröffentlichung der Zusammenfassung auf Ihrer Internetseite. Wenn möglich, sollten Sie die strategischen Prioritäten von Entscheidungstragenden (z. B. in den Gemeinderäten) auch absegnen lassen, um eine noch solidere Basis für die Maßnahmenphase zu schaffen.

4.3. PHASE 3: Maßnahmenplanung

4.3.1. Schritt 7: „Maßnahmenpakete mit Interessentäger:innen auswählen“

Die Entwicklung effektiver Maßnahmenpakete ist der Kern nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung. Nur gut ausgewählte Maßnahmen werden sicherstellen, dass die definierten Leitziele und Teilziele auch getroffen werden. Die Auswahl sollte potenzielle Maßnahmen nach ihrer Wirksamkeit und Durchführbarkeit transparent bewerten. Erfahrungen mit ähnlichen Strategien in anderen Städten sollten berücksichtigt werden, um maximale Synergien zu erreichen und Hürden zu überwinden. Zuletzt sollten die Maßnahmen in ein integriertes Paket gebündelt werden.

Ziele

- Identifizieren Sie die geeignetsten und kosteneffizientesten Maßnahmen zum Erreichen Ihres Leitbildes und Ihrer Leitziele.
- Lernen Sie von erfahrenen kleineren Städten und Fachleuten, um alle relevanten Optionen zu berücksichtigen.
- Stellen Sie sicher, dass alle zur Verfügung stehenden Ressourcen effizient genutzt werden und vermeiden Sie es, finanziell unrealistische Maßnahmen auszuwählen.
- Stellen Sie sicher, dass Ihre Maßnahmenpakete unter den Entscheidungstragenden, der Bevölkerung und anderen Interessenvertretungen auf hohe Akzeptanz stoßen.
- Definieren Sie Bestimmungen für das Monitoring der wichtigsten Maßnahmen.

Aufgaben

Maßnahmenbestimmung (Optionsgenerierung)

- Erstellen Sie einen systematischen Überblick von Maßnahmen, die mit Hilfe von sektoralen Mobilitätsplänen (z. B. Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Straßenverkehr, ruhender Verkehr, Güterverkehr), sowie Plänen anderer relevanter Politikbereiche (z. B. Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Verkehrssicherheit) bereits geplant oder umgesetzt sind.
- Erstellen Sie eine lange Liste mit potenziellen neuen Maßnahmen, die zu Ihren Leitzielen und Ihrem Leitbild

passen. Berücksichtigen Sie neue und innovative Ideen. Verwenden Sie Datenbanken von Maßnahmen und Listen von Maßnahmenarten, um Inspiration zu sammeln (siehe unten und Kapitel 5).

- Beziehen Sie die Interessenvertretungen bei der Aufstellung der langen Maßnahmenliste ein, z. B. den SUMP „Lenkungsreis“.
- Stellen Sie sicher, dass Investitionsmaßnahmen, sowie operativen und organisatorischen Maßnahmen für sämtliche relevanten Verkehrsmittel in der langen Liste aufgenommen werden. Streben Sie auch nach einem Maßnahmenmix mit kurz-, mittel- und langfristiger Wirkung.
- Berücksichtigen Sie das Umsetzungsrisiko von Maßnahmen. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass zusätzliche technische Arbeit benötigt wird, um Maßnahmen vollständig zu definieren, die ein hohes technisches oder finanzielles Risiko haben, insbesondere für größere Investitionen.
- Lernen Sie aus der Erfahrung anderer: Bestimmen Sie Maßnahmen, die bereits in anderen kleineren Städten erfolgreich umgesetzt wurden und treten Sie mit deren Planenden in Kontakt. So müssen Sie das „Rad nicht neu erfinden“ und vermeiden es teure Fehler zu begehen, die andere vielleicht schon gemacht haben.



Was ist eine „Maßnahme“?

Eine Maßnahme ist eine Art breit aufgestellte Handlung, die umgesetzt wird, um in einem SUMP ein oder mehrere politische Leitziele zu erreichen oder ein oder mehrere identifizierte Probleme zu bewältigen. Beispiele reichen von Flächennutzung, Infrastruktur, Verordnungen, Maßnahmen aus den Bereichen Management und Dienstleistungen bis hin zu Verhaltensmaßnahmen und Maßnahmen der Informationsbereitstellung und Preisgestaltung.



Was ist ein „Maßnahmenpaket“?

Ein Maßnahmenpaket ist eine Kombination von sich ergänzenden Maßnahmen, die oft aus unterschiedlichen Kategorien stammen. Sie sind gut koordiniert, um das besondere Ausmaß eines Problems effektiver anzugehen, als eine einzelne Maßnahme und die Hindernisse ihrer Umsetzung zu überwinden. Ein Beispiel wäre die Kombination von Maßnahmen zur Reduzierung der Pkw-Nutzung, wie z. B. Parkraumkontrollen, mit Maßnahmen zur Förderung von Alternativen, darunter verbesserte Busverbindungen und Fahrradwege.

Datenbanken mit Maßnahmen für die Mobilität in der Stadt

Das Spektrum an möglichen Maßnahmen ist so groß, dass es überwältigend sein kann. Zur Vereinfachung der Suche beschreibt Kapitel 5 die vielversprechendsten Maßnahmen für Klein- und Mittelstädte. Darüber hinaus können Sie sich online von einer Reihe von Datenbanken zu Maßnahmen inspirieren lassen.

- SUMP-UP-Handbücher zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP (drei Versionen für Städte auf Anfänger-, Mittelstufen- und Fortgeschrittenenniveau) einschließlich einer langen Liste mit über 100 Maßnahmen aus 25 Kategorien:
- CH4ALLENGE-Handbuch – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans: <http://www.sump-challenges.eu/kits>
- SUMP Leitfäden und Briefings für Fachleute: Die verschiedenen Leitfäden enthalten eine Reihe empfohlener Maßnahmen für bestimmte Themen oder Kontexte.

Auf europäischer Ebene sind die zwei umfassendsten Ressourcen die Fallstudienbereiche von Eltis (www.eltis.org), d. h. des Portals der Europäischen Kommission für urbane Mobilität und die CiViTAS-Initiative für einen saubereren und besseren Verkehr in Städten (www.civitas.eu).



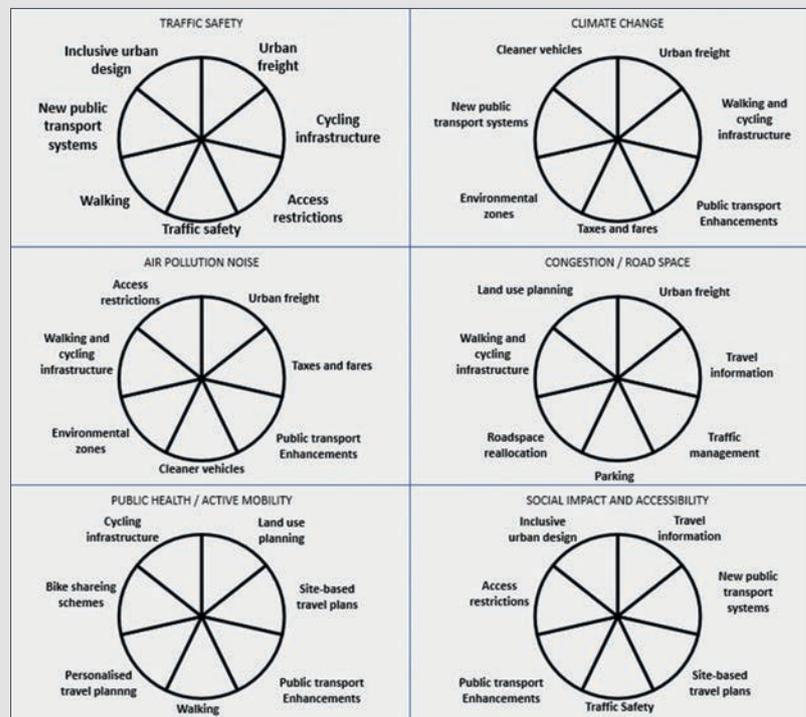
Maßnahmenbewertung (Optionsbewertung)

- Bewerten Sie alle Maßnahmen auf Ihrer langen Liste, um die geeignetsten Maßnahmen für Ihren SUMP zu bestimmen. Bewerten Sie ihre wahrscheinliche Leistung im Vergleich zu den Leitzielen der Stadt (Wirksamkeit), der Wahrscheinlichkeit der Genehmigung (Akzeptanz) und den Auswirkungen für den Stadthaushalt (Preis-Leistungsverhältnis).
- Ein recht schneller Ansatz, der von den meisten kleineren Städten genutzt wird, sind Ratings mehrerer Kriterien (vereinfachte Analyse nach mehreren Kriterien) durch Fachleute, z. B. in einer Reihe von Workshops. Um diesem Ansatz zu folgen, sollte eine Gruppe qualifizierter Fachleute aufgestellt werden (z. B. der SUMP „Lenkungskreis“ oder das „Kernteam“). Nach Vorstellung einer Maßnahme bewerten Fachleute individuell und die Ergebnisse werden in der Gruppe diskutiert. Sie können ihre Ratings ändern, müssen sich aber nicht auf ein gemeinsames Ergebnis einigen, schließlich werden die Durchschnittswerte berechnet, um Maßnahmen zu vergleichen und zu priorisieren (siehe das Feld unten für ein Beispiel, wie so eine Rating-Methode aussehen kann). Um einen qualifizierteren Durchschnittswert zu bekommen, kann es hilfreich sein, das Rating der Fachleute je nach ihrem Fachbereich zu gewichten (z. B. Fachleute für Umwelt erhalten eine höhere Gewichtung im Rating der Luftqualität, Finanzfachleute im Rating Kosten, etc.).
- Online-Werkzeuge, die das unterstützen können, sind zum Beispiel der KonSULT Measure Option Generator (www.konsult.leeds.ac.uk) und das Urban Transport Roadmaps tool (www.urban-transport-roadmaps.eu), die die Folgenabschätzung mit unparteiischer Bewertung der zu erwartenden Wirksamkeit informieren können.
- Ein transparentes Modell kann das Verständnis über die Wirksamkeit und die Verkehrsauswirkung von nachhaltigeren Maßnahmen für das Verkehrsnetz unterstützen. Für Kleinstädte, in denen das Verkehrsnetz relativ einfach ist, benötigt die Verwendung des Modells der Verkehrsnachfrage eine geeignete Skalierung (falls überhaupt eine genutzt wird). Das Verkehrsmodell muss auf einer geeigneten Detailebene sein, um die Komplexität oder Einfachheit des Untersuchungsgebietes zu reflektieren. Während größere Städte möglicherweise



Werkzeuge zur Maßnahmenbestimmung

Abbildung 8: Beispiele für Maßnahmenbereiche, um unterschiedliche Gesamtherausforderungen, die typisch für die urbane Mobilitätsplanung sind, anzusprechen. Eine Herausforderung kann mit einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen bewältigt werden. Die unterschiedlichen Maßnahmenbereiche sind in den Tortendiagrammen dargestellt und können als ein Kontrollmechanismus verwendet werden, um zu sehen, ob eine Stadt alle relevanten Bereiche zur Bewältigung einer bestimmten Herausforderung verwendet (Rasmus Sundberg, 2018: "SUMP's-Up Manual on The Integration of Measures and Measure Packages - Step up", S. 9. [Original])



Modelle der variablen Nachfrage nutzen, ist eine einfachere Modellspezifikation für eine kleine Stadt geeigneter.³⁷

- Treffen Sie anhand der Bewertungsergebnisse eine engere Auswahl Ihrer langen Liste und reduzieren Sie diese auf die vielversprechendsten Maßnahmen. Insbesondere, wenn Sie an ein sehr knappes Budget gebunden sind. Legen Sie sich auf ein paar Maßnahmen pro Ziel fest, anstatt einer übermäßig komplexen Liste, die schwer umzusetzen sein wird.
- Bereiten Sie detailliertere Beschreibungen der Maßnahmen der engeren Auswahl vor. Definieren Sie, wo und wann sie umgesetzt werden würden und wer davon betroffen sein wird. Schätzen Sie ebenfalls ihre Kosten ein und bewerten Sie ihre Durchführbarkeit genauer. Je nach Ergebnis können Sie diese anpassen, um unrealistische Projekte zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit sicherzustellen. Wenn sich zum Beispiel herausstellt, dass die Durchführbarkeit bestimmter Schlüsselmaßnahmen riskant ist, wechseln Sie diese mit anderen Maßnahmen aus, damit Ihre Auswahlliste dennoch Ihre Leitziele erreicht.

- Holen Sie andere Abteilungen (einschließlich der Finanzabteilung) frühzeitig an Bord und zeigen Sie die Vorzüge einer Teilnahme auf. Das wird Ihnen dabei helfen, Verantwortlichkeiten und Kostenbeteiligung später zu bestimmen (siehe Schritt 8 und 9).

Integrierte Maßnahmenpakete definieren

- Erforschen Sie unterschiedliche Methoden zur Gruppierung von Maßnahmen, zum Beispiel:
 - Nach der Art der Maßnahme (streben Sie in einem Paket nach einem Maßnahmenmix aus den Bereichen Flächennutzung, Infrastruktur, Verordnungen, Informationsbereitstellung und Preisbildung), nach Akzeptanz (gruppieren Sie beliebte und weniger beliebte, aber wirksame Maßnahmen in die Pakete, z. B. Anreize und Einschränkungen),
 - nach Leitzielen oder Herausforderungen (nehmen Sie Maßnahmen zu einem Paket hinzu, die zu denselben Zielen beitragen oder dasselbe Problem lösen),
 - nach Geographie (fassen Sie Maßnahmen im selben Bereich in einem Paket zusammen),

37 Weitere Diskussion zur Verkehrsmodell-Rahmenuntersuchung unter: www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=222



Instrumente zur Maßnahmenbewertung

Die Beispieltabelle zeigt, wie das Rating der aufgelisteten Maßnahmen strukturiert werden kann. Das Rating kann zum Beispiel von Fachleuten der Stadt in einem Workshop durchgeführt werden:

MASSNAHME/ MASSNAHMEN- PAKET	SUMP VISION & TARGETS			PRIORITÄTS- STUFE (ZUSAMMEN- FASSUNG DES SUMP LEITBILDES)	ERWARTETES ERGEBNIS	
	Anstieg der Verkehrssicherheit	Anstieg des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs	Rückgang des Pkw- Verkehrs		... wenn Maßnah- men umgesetzt werden	... wenn Maßnah- men nicht umge- setzt werden
Gesonderte Radwege	2	2	1	5 (2+2+1)	Bessere Infrastruktur für Fahrrad Fahrende. Mehr Menschen nutzen das Fahrrad für tägliche Wege.	Keine Verbesserung für Fahrrad Fahrende. Im besten Fall, bedeutet das kein Rückgang von Menschen, die das Fahrrad nutzen.
Entwicklung eines Mobilitäts- managementplans	0	2	2	4 (0+2+2)	Eine Verlagerung hin zu stärkerer Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für tägliche Fahrten. Verstärkte Nutzung bestehender Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsmittel.	Business-as- usual bei den Verkehrsmittel- anteilen. Kein Anstieg nachhaltiger Verkehrsmittel.
Übergänge für zu Fuß Gehende auf vorrangigen Strecken verbessern	2	2	0	4 (2+2+0)	Erhöhte Verkehrs- sicherheit und erhöhter Schutz für zu Fuß Gehende. Mehr Menschen legen tägliche Wege zu Fuß zurück.	Status quo bei der Rate der Verletzungen von zu Fuß Gehende. Gering wahrgenommene Sicherheit kann dazu führen, dass weniger Menschen zu Fuß gehen.
...						

Abbildung 9: Beispiel für eine Folgenabschätzung von Maßnahmen. Wirksame Bewertungsskala von -2 bis 2, -2 = die Maßnahme stellt ein klares Risiko bei der Erreichung des Zieles dar, 0 = die Maßnahme hat eine neutrale Folge, 2 = die Maßnahme leistet einen klaren positiven Beitrag. Bewertungsskala für Akzeptanz und das Preis-Leistungs-Verhältnis von 0 bis 3 (nach C. Mattson, 2018: "SUMP-Action Plan", S. 9)

- nach Kosten (verbinden Sie eine wirksame, aber kostspielige Schlüsselmaßnahme mit Maßnahmen, die Erlöse generieren, um geringere Nettokosten zu erzielen),
- nach Bündelung für externe Finanzierung (Maßnahmen gruppieren, die eine externe Finanzierung benötigen und die: a) ein klar definiertes Leitziel unterstützen, b) im selben Wirkungsbereich umgesetzt werden, c) dieselbe Projektinhabende haben und d) ähnliche Umsetzungszeiträume haben oder
- bei größeren Projekten (wie z. B. ein neues Fahrradnetzwerk, Maßnahmen suchen, die solche Projekte ergänzen und stärken).
- Gruppieren Sie Maßnahmen in Pakete, um ihre Akzeptanz und Wirksamkeit zu erhöhen. Stellen Sie sicher, dass:
 - Sie Maßnahmen priorisieren, die Verkehr vermeiden oder verlagern, bevor Sie in kostspielige Infrastruktur zur Verbesserung investieren. Die vier-Schritte-Methode kann ein nützliches Instrument zum Finden rentabler Maßnahmen sein (siehe Feld unten).
 - Integrieren Sie vorgeschlagene Transportmaßnahmen mit der Flächennutzungsplanung, und soweit es möglich ist auch mit Maßnahmen aus Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft.
 - Haben Sie einen Ausgleich von kurzfristigen und langfristigen Maßnahmen.
- Führen Sie eine Risikobewertung ausgewählter Maßnahmenpakete durch. In ihrer einfachsten Form kann dies eine Brainstorming-Übung sein, welche die Wirksamkeit der Maßnahmen einschätzt, je nachdem was passieren könnte, wenn sie sich ändern würden und wie diese Risiken vermindert werden könnten.
- Diskutieren Sie die ausgewählten Maßnahmenpakete mit den Interessenvertretungen und beteiligen Sie sie im Auswahlverfahren, z. B. in der Sitzung des SUMP „Lenkungs-kreises“. Berücksichtigen Sie auch, sich Rückmeldung von der Bevölkerung einzuholen, z. B. in öffentlichen Sitzungen oder aus Informationskabinen auf dem Marktplatz. Führen Sie dann eine finale Auswahl der Maßnahmenpakete durch.

Monitoring und Evaluation von Maßnahmen

- Planen Sie das Monitoring und die Wirkungskontrolle der wichtigsten Maßnahmen oder Maßnahmenpakete. Normalerweise wird es nicht möglich sein alle Maßnahmen zu bewerten, weshalb Sie sich auf die kontroversesten und kostspieligsten konzentrieren sollten. Dies hilft Ihnen dabei, systematisch aus Erfahrungen zu lernen, aber auch Nachweise der Wirksamkeit eines SUMP's und seiner Maßnahmen zu erbringen, welche für den langfristigen Erfolg notwendig sind. Dies ermöglicht Entscheidungstragende sich zu rechtfertigen, wo finanzielle Ressourcen verwendet werden. Für jede der Hauptmaßnahmen:
 - Ziele: Welche Auswirkung wird von ihr erwartet? Definieren Sie einen angemessenen Indikator für die Auswirkung, um den Erfolg messen zu können, z. B. Emissionen von Bussen, LKWs und Autos, Unfallrate, Zahl des Radverkehrs in einem bestimmten Stadtgebiet.
 - Output: Welche Verordnung, Infrastruktur oder Dienstleistung wird direkt umgesetzt? Definieren Sie einen angemessenen Indikator für den Output, um den Grad der Ausführbarkeit der Maßnahmen kontrollieren zu können, z. B. Kilometeranzahl neuer Busstrecken oder Anzahl neuer Busse im Einsatz.
 - Input: Welche Ressourcen geben Sie aus? Überwachen Sie Investitions- und Wartungskosten (einschließlich Arbeitskosten) jeder Maßnahme, um rechtzeitig reagieren zu können, wenn Kosten außer Kontrolle geraten.
 - Wenn es zu kompliziert ist, die Ergebnisse zu messen, können auch einfache Zufriedenheitsstudien zu bestimmten Maßnahmen sehr nützlich sein. Zum Beispiel können Sie Geschäftsinhabende und Bewohnende auf der Straße über ihre Zufriedenheit zu einer neuen Zone für zu Fuß Gehende befragen oder sich wirtschaftliche Statistiken ansehen, um zu sehen, wie der Umsatz davon profitiert hat.
- Vereinbaren Sie klare Verantwortlichkeiten und ein Budget für das Monitoring und die Wirkungskontrollen.



Entwicklung von Maßnahmenpaketen

Ein bewährter Ansatz zur systematischen und effektiven Maßnahmenbündelung ist das Prinzip der vier Schritte. Dieser Ansatz wird von der schwedischen Landesbehörde sowohl für nachhaltige urbane Stadtplanung in Städten, als auch für die Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene eingesetzt. Die Stufen des Prinzips der vier Schritte können wie folgt beschrieben werden:

- **Schritt 1: Überdenken!** Lösungen, die die Verkehrsnachfrage und die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen (Flächennutzungsplanung, Nachfragemanagement/Mobilitätsmanagement).
- **Schritt 2: Optimieren!** Lösungen für effizientere Nutzung bestehender Verkehrssysteme (Infrastruktur, Fahrzeuge, etc.).
- **Schritt 3: Umbauen!** Umbau vorhandener Infrastruktur.
- **Schritt 4: Neu bauen!** Investitionen in Infrastruktur und größere Umbauten.

Auch wenn die Benennung des Ansatzes eine sequenzielle Anwendung impliziert, sollte der Ansatz genauer als eine „Denkweise“ in der nachhaltigen Mobilitätsplanung gesehen werden. Die Forschung hinter dem Prinzip der vier Schritte betont, wie wichtig es ist, die Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr kontinuierlich zu reduzieren, nachhaltigere Verkehrsmittel zu priorisieren und effektiv bestehende Verkehrssysteme zu nutzen, damit der Bedarf an großen Umbauten oder dem Bau neuer Straßeninfrastruktur verringert werden kann. Das Prinzip der vier Schritte gewährleistet, dass geeignete Maßnahmen in Maßnahmenpakete aufgenommen werden, um die Wirtschaftlichkeit in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu erhöhen.

Angelehnt an Rasmus Sundberg, 2018: "SUMPs-Up Manual on The Integration of Measures and Measure Packages", S. 15 - 16 .



Abbildung 10: Arten von Maßnahmen in den verschiedenen Stufen des Prinzips der vier Schritte (Quelle: Swedish Transport Administration et al., 2014 (Original))

4.3.2. Schritt 8: Aufgaben und Zuständigkeiten vereinbaren

Nachdem „Maßnahmenpakete“ vereinbart wurden, muss die operative Planung die Pakete in durchführbare Aufgaben (oder „Handlungen“) für die Abteilungen und Institutionen aufteilen, die für ihre Umsetzung verantwortlich sind. Auf der Basis ausführlicher Handlungsbeschreibungen und Kostenschätzungen müssen klare Verantwortlichkeiten, Umsetzungsprioritäten und Zeitleisten vereinbart werden. Das Hauptziel dieses Schrittes liegt darin, breit unterstützte und klar definierte Handlungen zu vereinbaren, die dazu beitragen, das Leitbild und die Leitziele zu erreichen.

Ziele

- Identifizieren Sie die Verbindungen zwischen Aktionen und finden Sie die beste Reihenfolge für die Umsetzung.

- Stellen Sie sicher, dass alle Aktionen klar priorisiert und realistisch umsetzbar sind.
- Sichern Sie eine effiziente Ressourcenzuteilung (Personen, Wissen, Zeit).
- Erreichen Sie eine formelle Vereinbarung zu Beiträgen im Bereich Verantwortlichkeiten, Zeitplan und Ressourcen unter allen Mitwirkenden.

Aufgaben

- Gliedern Sie die Maßnahmen in mehrere Schritte. Dies bezieht sich auf bestimmte Aufgaben, die für die Umsetzung notwendig sind. Z. B. sollte vor dem Bau eines Radschnellwegs mithilfe einer Studie ermittelt werden, wohin Pendelnde regelmäßig mit dem Fahrrad fahren, ein Vergleich mit dem derzeitigen Fahrradnetz, eine Analyse des Grundstückbesitzes, eine Bewertung geeigneter Orte, um größere Straßen zu überqueren, etc. Dies könnte dann vor dem



Abbildung 11: Überblickstabelle zur Planung von Aktivitäten im Bereich Monitoring und Wirkungskontrollen mit angegebenen Beispielsindikatoren

SUMP Indikatoren	Definition	Ausgang	Ziel	Bereich der Messung	Methode der Datenerhebung	Häufigkeit der Messung	Verantwortung
Verkehrstote (Verkehrssicherheit)	Anzahl von Todesfällen innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall, als Konsequenz des Ereignisses pro Jahr, verursacht durch den urbanen Verkehr pro 100.000 Einwohnende	4	verringern	Gemeindegebiet #1, #2 und #3 (deckt den Großteil des funktionalen Stadtgebietes ab)	Polizeilicher Unfallbericht	Kontinuierlich (Indikatorwert wird jährlich aus der Polizeidatenbank berechnet)	Polizei
...							
Maßnahmenindikatoren	Definition	Baseline	Target	Measuring area	Data collection method	Measuring frequency	Responsibility
Personenverletzungen im Verkehr in der Nähe von Schulen (Maßnahme: verkehrsberuhigte Zonen vor Schulen errichten)	Anzahl der Personen, die innerhalb eines Radius von 300 m um Schulen pro Jahr und 100.000 Einwohnende verletzt wurden	25	verringern	Radius von 300 m um alle Schulen in Gemeinde #1, #2 und #3	Polizeilicher Unfallbericht	Kontinuierlich (Indikatorwert wird jährlich aus der Polizeidatenbank berechnet)	Polizei
...							

Genehmigungsverfahren der Verwaltung zu einer öffentlichen Beratung und einem Ausschreibungsverfahren führen und schließlich kann der Bau beginnen.

- Identifizieren Sie Verbindungen zwischen verschiedenen Aufgaben, um die effektivste Reihenfolge für die Umsetzung zu erstellen. Zum Beispiel sollte die Eröffnung einer neuen Bus-Rapid-Transit-Linie nach dem Bau der notwendigen Infrastruktur (z. B. Bushaltestellen, Busspur) umgesetzt werden. Kontroverse Aufgaben (z. B. Parkgebühren) sollten in einem Paket mit oder gefolgt von den beliebten Punkten (z. B. günstigere Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr) umgesetzt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen.
- Benennen Sie die Aktionen und präsentieren Sie diese in einer Übersichtstabelle (siehe Entwurfstabelle unten), einschließlich ausführlicher Handlungsbeschreibungen, gesetzlicher Anforderungen, des erwarteten Beitrags zu den Leitzielen, sowie vorgeschlagene Prioritäten, Verantwortlichkeiten, Zeitpläne, Kostenvorschläge und Fördermöglichkeiten.
- Beurteilen Sie die Finanzierungsanforderungen und identifizieren Sie Finanzinstrumente und Finanzierungsquellen für die ausgewählten Aufgaben. Beurteilen Sie alle folgenden Optionen, um die geeignetste zu finden. Erforschen Sie Optionen über Ihren kommunalen Haushalt hinweg.
- Einnahmequellen: Fahrkarten, Parkgebühren, Werbung.
- Beteiligung des Privatsektors, z. B. durch öffentlich-private Partnerschaftsvereinbarungen oder via Unternehmensfonds zum Mobilitätsmanagement.



Was ist eine „Aktion“?

Aktionen sind genaue Aufgaben, die bei der Umsetzung von Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Sie beinhalten Informationen zu Prioritäten, Zeitplänen, Verantwortlichkeiten, Budgets und Fördermöglichkeiten, Risiken, Eventualitäten und Abhängigkeiten untereinander.

- Prozesse zur Fördermittelbeschaffung unter Einbeziehung geeigneter Sponsoren (achten Sie jedoch auf Kompatibilität mit der Marketingstrategie).
- Kommunalsteuern und Haushalte: von unterschiedlichen Gemeinden und aus unterschiedlichen politischen Bereichen.
- Nationale/regionale Subventionen und EU Fördermittel.
- Auslandsanleihen, Kommunalanleihen und Umweltanleihen.
- Identifizieren Sie Fördertöpfe für Durchführbarkeits- und Marktstudien, welche für größere (infrastrukturelle) Investitionen notwendig sind.
- Organisieren Sie Sitzungen, um die vorgeschlagenen Aktionen mit allen zu diskutieren, die eine Rolle in der Finanzierung, Ausgestaltung und Umsetzung dieser spielen. Stellen Sie sicher, dass Sie andere Abteilungen und relevante externe Organisationen in die Diskussion einbeziehen (z. B. regionale Verkehrsbehörde, Kreisverwaltung).

Feld 8: Schweden: Umweltanleihen-Programm Finanzierung für Gemeindeprojekte

Kommuninvest, eine Organisation im Kollektivbesitz vieler schwedischer Gemeinden, beschafft sich Fördermittel durch ein Umweltanleihen-Programm von Investierenden, welche sie dann ihren Mitgliedsgemeinden durch nachhaltige Projekte leiht. Durch das Bündeln von Gemeindeprojekten, erhalten Investierende ein sicheres festes Einkommen mit garantierten Klimavorteilen. Auf der anderen Seite profitieren Gemeinden von besseren Anleihebedingungen, einem einfachen Bewerbungsverlauf und Darlehen für selbst kleinere Projekte. Um förderfähig zu sein, müssen die Projekte in eine von acht Kategorien fallen und bestimmte Nachhaltigkeitskriterien erfüllen, wie zum Beispiel einen Beitrag zu nationalen oder regionalen Umweltzielen leisten. Berechtig in der Kategorie sauberer Transport sind zum Beispiel Züge, Metros, Trams, Busse und die Infrastruktur, welche den öffentlichen Nahverkehr unterstützt und andere nachhaltige Verkehrsträger.

Quelle: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/green-bonds-financing-climate-friendly-investments-projects>, gesammelt von Rupprecht Consult.
 Bild: Kommuninvest of Sweden (Original)

Best Practice Beispiel



4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

- Vereinbaren Sie Zeitpläne, Budget und klare Verantwortlichkeiten für jede Aktion. Konzentrieren Sie sich in Ihrer detaillierten Planung auf die nächsten zwei bis drei Jahre, führen Sie jedoch auch eine Rahmenplanung für die nächsten 10 Jahre durch.
- Zielen Sie auf eine formelle Vereinbarung der Entscheidungstragende (z. B. Leitungen aller Abteilungen und Organisationen, die eine Rolle innehaben), um einen zuverlässigen Rahmen zu bieten.
- Fördern Sie das Verantwortungsgefühl und eine hohe Akzeptanz Ihrer geplanten Handlungen durch die Beteiligung von Entscheidungstragenden, Interessensvertretungen und der Öffentlichkeit.
- Erwägen Sie eine ausführliche Informationsrunde im Gemeinderat zu organisieren, weit vor dem offiziellen Ablauf einen SUMP anzunehmen. Direkte Gespräche mit wichtigen Entscheidungstragenden, wie z. B. dem Stadtoberhaupt und den Vorsitzenden der größten politischen Parteien, können Ihnen ebenfalls wichtige Informationen zur Erhöhung der politischen Unterstützung und der Vereinfachung der Annahme geben.
- Organisieren Sie eine Sitzung des SUMP-„Lenkungskreises“, um die finale Auswahl der Aufgaben zu präsentieren und zu diskutieren.
- Markieren Sie die Hauptelemente des SUMP, einschließlich der allerwichtigsten Aufgaben, als ein Thema in den kommunalen Medien. Betonen Sie bei der Kommunikation der Aufgaben die positive Veränderung, zu der sie beitragen und ihre Rolle im SUMP. Verwenden Sie, wenn möglich, quantifizierbaren Nachweis von zu erwartenden Vorteilen und attraktive visuelle Elemente, wie zum Beispiel Vorher-nachher Bilder aus anderen Städten.

4.3.3. Schritt 9: Beschluss und Finanzierung vorbereiten

Nach einer ersten frühen Kostenschätzung ist es nun an der Zeit, einen ausführlichen Finanzplan auf die Beine zu stellen, der sich auf die Handlungen fokussiert, die zuerst umgesetzt werden müssen. Auf Grundlage Ihres organisatorischen Übereinkommens, kann ein ausführlicher



Europäische Förderung

Einen Überblick über aktuelle EU-Fördermöglichkeiten für Städte ist hier zu finden <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities>

Weitere Tipps zu EU-Fördermöglichkeiten gibt es unter:

- European Investment Project Portal
- European Investment Advisory Hub
- JASPERS
- fi-compass



Weitere Informationen zur Maßnahmenplanung

SUMPS-UP

Standards für die Entwicklung eines SUMP Maßnahmenplans (in 8 EU-Sprachen erhältlich)

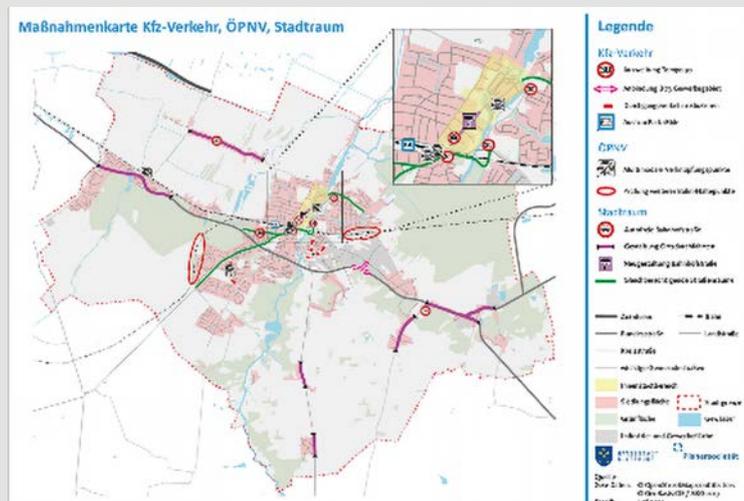
<https://sumps-up.eu/publications-and-reports>



Abbildung 12:

Beispiel einer Maßnahmenkarte, die einen Überblick über geplante Veränderungen gibt (Buxtehude, Deutschland, Bevölkerung 40.000)

Quelle: <https://www.buxtehude.de/portal/seiten/verkehrsentwicklungsplan-gute-resonanz-bei-zweiter-buergerbeteiligung-90000675-20351.html>



4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

Finanzplan entweder im SUMP selber aufgenommen werden oder Teil eines separaten Prozesses sein. Der SUMP fasst das Ergebnis aller vorherigen Aktivitäten zusammen. Nachdem die Anpassungen durch die Rückmeldung von der Interessenvertretungen und der Bevölkerung eingebunden wurde und eine finale Qualitätskontrolle durchgeführt wurde, muss das Dokument förmlich von den politischen Vertretenden angenommen werden.

Ziele

- Erstellen Sie einen ausführlichen Finanzierungsplan für die Aufgaben der ersten Phase.
- Stellen Sie die finanzielle Tragfähigkeit der Aufgaben sicher, auch über die erste Förderperiode hinweg.
- Finalisieren Sie ein qualitativ hochwertiges SUMP-Dokument, das für den Beschluss durch politische Organe und die Veröffentlichung an die Öffentlichkeit bereit ist.

Aufgaben

- Bereiten Sie finanzielle Prognosen für die Aufgaben der ersten Phase vor, die alle Ausgaben beschreiben (anfängliche Investitionskosten, sowie Betriebs- und Wartungskosten) und diesbezügliche jährliche Erlöse.

- Koordinieren Sie die gemeinsame Finanzierung der Maßnahmen mit anderen Gemeinden, regionalen Instituten, der Landesebene, öffentlichen und privaten Betreibenden. Vereinbaren Sie die Kosten- und Erlösverteilung.
- Teilen Sie Finanzierungs- und Förderquellen diesen Aufgaben zu, einschließlich möglicher jährlicher Veränderungen bei den Ertragsströmen.
- Bereiten Sie für externe Financiers separate ausführliche Finanzpläne für ihre Investitionen in der erste Phasen der Umsetzung vor (oft die nächsten 1-2 Jahre).
- Erstellen Sie einen vollständigen SUMP-Entwurf. Führen Sie einen öffentlichen Beratungsprozess durch und finalisieren Sie entsprechend die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Führen Sie finale Anpassungen für eine Zusammenarbeit mit wichtigen Interessenvertretungen durch. Finalisieren Sie den Text und verwandeln Sie ihn in ein Dokument, das weitgehende politische und öffentliche Unterstützung erhält, zum Beispiel durch Anpassung sensibler Aspekte, die wichtige Entscheidungstragende von der Unterstützung abhalten könnten. Formulieren Sie das Dokument nicht zu allgemein, es muss aussagekräftig bleiben, um seine Leitziele in der Nachhaltigkeit zu erreichen.



Abbildung 13: Beispiel für die Beschreibung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einer Aktionstabelle (nach C. Mattson, 2018: "SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan", S. 23)

Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Verbindung zu SUMP-Zielen	Verantwortlichkeiten	Aufgaben innerhalb einer Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Erforderliche Ressource	Kosten	Förderquelle	Beteiligte Interessenvertretungen
Gesonderte Radwegmöglichkeiten	Gekennzeichnete Spuren und Wege entlang städtischer Hauptstraßen	Sehr hoch (Erreichbarkeit verbessern, Verkehrssicherheit erhöhen, aktive Fortbewegung fördern, Luftverschmutzung und Lärmbelastung senken)	Eigentumsbesitzende Personen von Straßen	Analyse benötigter Fahrradspuren	1 Jahr: Jan-Mai	2 Verkehrs- und Stadtplanende	30.000 € + 20% der Vollzeit des Verkehrs	Gemeindehaushalt	Fahrradverbände
				Fahrradnetzplan entwickeln	1 Jahr: Mai-Dez	4 Verkehrs- und Stadtplanende	40.000 €	Gemeindehaushalt	Fahrradverbände, Nachbargemeinden
				Fahrradspuren planen und bauen	2-5 Jahre	Planende und entwickelnde Personen	500€/M	Gemeindehaushalt und Landesförderung	Bauunternehmen
Mobilitätsmanagementplan entwickeln	Was, wann und wie mit dem Mobilitätsmanagement gearbeitet wird, planen	Hoch (Erreichbarkeit verbessern, aktive Fortbewegung fördern, öffentlichen Nahverkehr fördern)	Stadtverwaltung	Mobilitätsmanagementplan entwickeln	1 Jahr: Apr-Okt	Fachleute für Verhaltensänderung, verkehrsplanende Person	30.000 €	Gemeindehaushalt und Forschungsprojekt	Schulen, Universitäten, große Unternehmen Betriebe des öffentlichen Nahverkehrs
Übergänge für zu Fuß Gehende auf priorisierten Strecken	...								

- Bilden Sie mit Ihrem SUMP eine Marke, um seine Kernidee zu kommunizieren, schaffen Sie konsistente Sichtbarkeit und helfen Sie der Bevölkerung und der Interessenvertretung ihn zu erkennen und sich an ihn zu erinnern (z. B. benannte Brüssel seinen SUMP „Good Move“³⁸). Im Rahmen dieser Markenbildung können Sie Ihrem SUMP einen einprägsamen Titel vergeben, eine visuelle Identität, ein Thema und ein Farbschema entwickeln, sowie ein eigenes Logo gestalten.

Der wichtigste Meilenstein im Planungsprozess ist die Verabschiedung des SUMP durch eine möglichst breit gefasste politische Koalition. Der SUMP muss von der

gewählten politischen Gremiumvertretung, die für die Entwicklung verantwortlich ist (z. B. Stadtrat, Nachbarverwaltungen, Regionalrat), legitimiert werden. Das ist ein wichtiger Schritt zur Akzeptanzförderung, ihm Verantwortung zu übertragen und einen vereinbarten Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen zu schaffen. Der Verabschiedungsprozess kann einige Monate dauern und hängt vom nationalen Rechtsrahmen und der Verwaltungsstruktur ab. Nach seiner Verabschiedung hat Ihr endgültiger SUMP es verdient, mit der örtlichen Gemeinde gefeiert zu werden. Sie können eine Veranstaltung organisieren, zu der Interessenvertretungen, die breite Öffentlichkeit und (kommunale) Medien eingeladen werden und auf der das Abschlussdokument öffentlich vorgestellt wird.

38 <https://mobilite-mobiliteit.brussels/en/good-move>



Das Planungswerkzeug der SUMP-Selbstbewertung

Um die Qualität des Planungsprozesses zur Entwicklung Ihres endgültigen SUMP zu bewerten, empfiehlt es sich, das online verfügbare

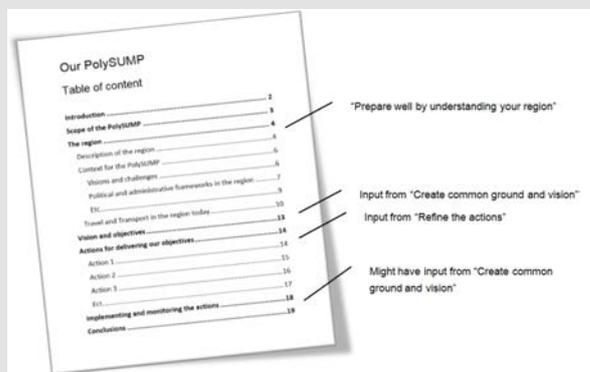
Planungswerkzeug SUMP-Selbstbewertung zu verwenden. Das Instrument kann in allen Phasen des Planungszyklus eingesetzt werden – sowohl zur Bewertung und Verbesserung der Mobilitätsplanung zu Beginn und während des Prozesses, als auch um die Qualität des SUMP auszuwerten, bevor er fertiggestellt wird. Die Selbstbewertung setzt sich aus einem maßgeschneiderten Fragenkatalog zusammen, abhängig von Ihrem Planungskontext und Ihren Interessen. Nachdem Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, wird auf der Ergebnisseite angezeigt, wie gut Ihr Dokument die Planungsprinzipien eines SUMP erfüllt, sodass Sie die Stärken und Schwächen Ihres Ansatzes identifizieren können. Das Instrument wird Ihnen maßgeschneiderte Ratschläge für weitere Verbesserungen, gute Beispiele aus der Praxis und Links zu Leitfäden für Ihre spezifische Situation geben. Um eine vielfältige Rückmeldung zu Ihrem endgültigen Dokument zu ermöglichen, sollten mehrere Personen des SUMP-Kernteams die Fragen der SUMP-Selbstbewertung beantworten.

Link zur SUMP-Selbstbewertung: www.sump-assessment.eu



Die typische Struktur eines SUMP

1. Hintergrund, lokaler Kontext und ein kurzer Überblick zum Entwicklungsprozess (einschließlich der Beteiligung von Öffentlichkeit und Interessenvertretungen)
2. Ergebnisse der Mobilitätsanalyse und Übung zum Szenario
3. Leitbild, Leitziele und die wichtigsten Ziele
4. Maßnahmenpakete mit ihren Handlungen (einschließlich Zeitpläne, Verantwortlichkeiten und manchmal der Finanzierung)
5. Monitoring- und Wirkungskontrollenschema



Meilenstein:

Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan beschlossen

4.4. PHASE 4:

Umsetzung und Monitoring

4.4.1. Schritt 10: Umsetzung sicherstellen

Nachdem der SUMP verabschiedet wurde, kann die Umsetzungsphase beginnen. Da der SUMP ein strategisches Dokument ist, bietet er ein fundiertes Rahmenwerk für diese Aktivitäten, allerdings legt er nicht im Einzelnen fest,

wie jede einzelne Maßnahme umgesetzt wird und was beschafft werden muss. Diese oft komplexen Umsetzungsaufgaben werden normalerweise nicht vom „SUMP-Team“ ausgeführt, sondern von den verantwortlichen technischen Planenden. Eine saubere Übergabe und fortlaufende effektive Koordination durch das „SUMP-Team“ sind deshalb essenziell, um einen kohärenten Ansatz zu gewährleisten.

Ziele

- Stellen Sie unter allen beteiligten Parteien eine klare Koordination sicher, um einen effektiven Umsetzungsprozess zu ermöglichen.
- Adressieren Sie potenzielle Risiken und garantieren Sie Transparenz.
- Sichern Sie die rechtzeitige Beschaffung aller Güter und Dienstleistungen, die für die Umsetzung notwendig sind.

Aufgaben

- Bleiben Sie als SUMP-Kernteam aktiv, um Kontinuität zwischen der Prozessentwicklung und -umsetzung zu gewährleisten. Treffen Sie sich während der Umsetzungsphase regelmäßig (z. B. monatlich), um einen guten Überblick über den Fortschritt zu behalten und Notfallmaßnahmen zu planen, falls die Maßnahmen nicht nach Plan laufen.
- Bereiten Sie Merkblätter für die Handlungen vor, die alle wichtigen Informationen auf eine strukturierte Art enthalten (siehe Beispiel unten) und übergeben Sie diese der Kollegschaft, die für die Umsetzung dieser verantwortlich sind.
- Vereinbaren Sie Managementabläufe und Verantwortlichkeiten. Jede Handlung sollte einer Hauptperson zugeteilt werden, welche die Leitung bei der Umsetzung übernimmt.
- Stellen Sie sicher, dass das Maßnahmenmanagement die Vereinbarungen in einem Arbeitsplan zusammenfasst, der dann als gemeinsamer Rahmen für alle Interessenvertretungen dient, die an der Umsetzung der Maßnahmen beteiligt sind.
- Bewerten Sie Risiken und erstellen Sie Notfallpläne (Fortsetzung der Analyse in Schritt 8). Welche Aufgaben haben große Auswirkungen auf andere Aufgaben, verursachen möglicherweise Verzögerungen, die ein Risiko für den Erfolg des gesamten SUMP darstellen? Wie können Sie auf solche Verzögerungen reagieren?
- Streben Sie für den Beschaffungsprozess nach einer gemeinsamen Beschaffung mit anderen Behörden, was durch Skaleneffekte zu günstigeren Preisen führen kann (z. B. gemeinsame Beschaffung von Bussen oder Ampelanlagen). Berücksichtigen Sie auch nachhaltige Aspekte, wie Mindestanforderungen oder Vergabekriterien und betonen Sie als Kostenkriterium die Lebenszyklus-Kostenrechnung, statt nur den

Kaufpreis. Dies beschreibt die wahren Kosten für Sie als einkaufende Person viel besser und gleichzeitig werden nachhaltige Entscheidungen begünstigt, z. B. Fahrzeuge mit niedrigem Verbrauch (und deshalb niedrigen Emissionen).

- Halten Sie regelmäßigen Kontakt zu den Maßnahmenverantwortlichen. Vereinbaren Sie, welches Format und wie oft Sie ein Update zum Status erhalten möchten (z. B. kurze informelle bilaterale Telefonate zwischen SUMP-Koordination und Maßnahmenverantwortlichen, um eine erhöhte Bürokratie zu vermeiden). Steigern Sie die Kommunikation in schwierigen Situationen, geben Sie notwendige Unterstützung und nutzen Sie die Unterstützung von Entscheidungstragenden, um die Umsetzung der Handlungen zu verstärken.
- Veranstalten Sie regelmäßige Sitzungen, um den allgemeinen Stand von Handlungsumsetzungen zu überprüfen. Sitzungen mit der Gruppe aller Maßnahmenverantwortlichen sollten jährlich veranstaltet werden.



Abbildung 14: Beispiel eines Merkblattes für verschiedene Handlungen im Bereich Maßnahmen „Kennzeichnung und Ausbau von Radwegen“

Maßnahme: R 2		Kennzeichnung und Ausbau von Radwegen		
Handlungen: <ul style="list-style-type: none"> • Handlungen: • R 2.1 Eröffnung von Fußgängerzonen und Einbahnstraßen für Fahrrad Fahrende • R 2.2 Umsetzung der Beschilderung Straße #1 – Straße #10 • R 2.3 Verkehrsberuhigte Straße #1 – Straße #10 • R 2.4 Weitere Strecken laut Fahrradprogramm (2018 – 2022) 				
Involvierte Verkehrsarten: Radverkehr	Planungsstatus: Planung/Umsetzung	Priorität: sehr hoch	Umsetzungszeitraum: kurz bis mittelfristig	
Vorteilhafte Verkehrsarten: Radverkehr				
Handlungen: <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines kohärenten Netzwerks von Fahrradwegen in der Stadt #1 • Umsetzung der geplanten Strecken in das Fahrradverkehrsprogramm, um wichtige Ziele in der Stadt miteinander zu verbinden (Wohngebiete, Stadtzentrum, Einkaufszentren, Universitäten, Schulen, Unternehmen). • Fördern des Radfahrens durch verbesserte Straßensicherheit für Fahrrad Fahrende • Erhöhen der Wahrnehmung von Fahrrad Fahrenden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende • Erhöhung des Radverkehrsanteil in der Stadt Stadt#1 				
Maßnahmeneffizienz				
Beitrag zur Erfüllung der Leitziele		sehr hoch		
Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit		sehr hoch		
Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit		gering		
Kosten und Finanzierung				
Investitionskosten		mittel		
Jährliche Folgekosten		gering		
Finanziers		Haushalt der Stadt #1		
Eignung zu Fördertöpfen		ausstehend		
Umsetzung der Maßnahme				
Abhängigkeit von anderen Maßnahmen		R 1: Fahrradverkehrsprogramm und entsprechende		
Voraussetzungen für andere Maßnahmen				
Verantwortlichkeit/Kontrolle		Ministerium für Wohnungswesen und Kommunalwirtschaft, verantwortlich für den Fahrradverkehr		
Planung		Baufirma		
Umsetzung				
Dritte Parteien, die beteiligt werden müssen		<ul style="list-style-type: none"> • Kommission für Straßensicherheit und nachhaltige Mobilität • Radfahr-NGOs 		

4.4.2. Schritt 11: Kontrollieren, anpassen und kommunizieren

Systematisches Monitoring während der Umsetzung ist ein wichtiger Teil des SUMP. Es verdeutlicht, ob der Prozess auf dem richtigen Kurs ist und ermöglicht es, bei Bedarf Korrekturmaßnahmen durchzuführen. Während der Umsetzung ist die breite Öffentlichkeit normalerweise das erste Mal durch sichtbare Veränderungen in der Stadt direkt betroffen und zeigt deshalb ein großes Interesse daran. Dementsprechend muss ein erfolgreicher Umsetzungsprozess die lokale Gemeinde regelmäßig informieren und einbinden.

Ziele

- Ermitteln Sie Probleme und Engpässe frühzeitig und führen Sie wo nötig Anpassungen durch.
- Verfolgen Sie den Fortschritt, der bei der Realisierung der SUMP-Ziele gemacht wird.
- Erhöhen Sie die Verantwortung von Maßnahmen durch Beteiligung der Bevölkerung im Umsetzungsprozess.

Aufgaben

Fortschritt kontrollieren und Plan anpassen

- Kontrollieren Sie die Umsetzungsaktivitäten durch regelmäßigen persönlichen Kontakt zum Maßnahmenmanagement.

- Erheben Sie regelmäßig Daten für die Indikatoren auf der Maßnahmen-Ebene (gemäß Schritt 7), um den Fortschritt der Hauptmaßnahmen hin zu ihren Zielen zu kontrollieren (alle 1 – 5 Jahre, je nach Maßnahmenart).
- Erheben Sie für die strategischen Indikatoren regelmäßig Daten (wie in Schritt 6 definiert), um den Fortschritt für Ihre allgemeinen SUMP-Ziele zu kontrollieren (üblicherweise alle 1 – 2 Jahre).
- Seien Sie flexibel bei der Aktualisierung Ihrer Maßnahmen und bei den Veränderungen der Umsetzungsaktivitäten. Sie müssen diese möglicherweise wegen folgender Punkte anpassen:
 - Schwierigkeiten bei den Umsetzungsaktivitäten. Wenn zum Beispiel eine Maßnahme auf großen Widerstand stößt, sollten Sie in Erwägung ziehen, diese in ein temporäres Experiment umzuwandeln, das nach einer bestimmten Zeit (z. B. einem Jahr) genauer überprüft wird. Machen Sie damit anschließend weiter oder verwerfen Sie die Maßnahme, abhängig von den Ergebnissen. Oft nimmt der Widerstand ab, wenn Menschen sich an Veränderungen gewöhnen und die Vorteile sehen (wie z. B. im Falle einer Verkehrsberuhigung eines öffentlichen Platzes in Koprivnica, Kroatien).
 - Schlechtes Abschneiden wichtiger Ziele. Wenn einzelne Maßnahmen der Gesamtheit der SUMP-

Best Practice Beispiel

Feld 10: Feld 10: Lund, Schweden: Jährliche Monitoringberichte, die den Stand der Zielerreichung zusammenfassen

Die Stadt Lund kontrolliert die Maßnahmen ihres SUMP genau und bewertet sie anhand der Ziele, die von den Politikschaffenden im Planungsprozess festgesetzt wurden. Die Zahl der zu Fuß Gehende, die Nutzung von Fahrrädern, motorisierten Fahrzeugen und des öffentlichen Nahverkehrs werden aus diesem Grund jährlich gemessen. Eine Befragung der Bevölkerung sammelt alle vier Jahre Informationen zu Standpunkten und zum Mobilitätsverhalten. Wenn die Ziele nicht erreicht werden, werden die Maßnahmen verstärkt oder Veränderungen für das Folgejahr vorgeschlagen.

Um die Ergebnisse zu veranschaulichen und zu kommunizieren, verwendet Lund ein „Ampel“-System: Wenn Maßnahmen gut umgesetzt und die Ziele erreicht werden (grün), wenn sie angepasst werden müssen (gelb) oder wenn sie umgeplant / geändert / ersetzt werden müssen (rot).

Quelle: Anders Söderberg, City of Lund, gesammelt von UBC
Bild: Stadt Lund
Für nähere Angaben siehe: SUMP Anhang S. 72



Maßnahmen sich weniger effektiv als angenommen erweisen, erforschen Sie die Gründe und führen Sie rechtzeitig Anpassungen durch. Wenn zum Beispiel neue geschützte Fahrradspuren nicht so sehr – wie Anfangs angenommen – genutzt werden, sollten Sie herausfinden, ob mit ihnen etwas nicht stimmt oder ob wichtige Verbindungen zu ihnen fehlen. Reagieren Sie hier entsprechend.

- Technologische, rechtliche oder politische Entwicklungen, die Ihre Maßnahmen obsolet werden lassen oder andere effektivere Maßnahmen ermöglichen. Neue Arten von Elektrofahrzeugen benötigen vielleicht eine Umgestaltung geplanter Infrastruktur oder kommunale Wahlen führen vielleicht zu Maßnahmen, die den Straßenraum neu verteilen, was zuvor keine Mehrheit gefunden hätte.
- Geben Sie die Veränderungen der SUMP-Maßnahmen, die das Ergebnis des Monitoringprozesses sind, deutlich an und erlangen Sie formelle Annahme für die wichtigsten Veränderungen auf politischer Ebene.

Die Bevölkerung sowie die Interessenvertretung informieren und einbinden

- Sprechen Sie mit der Bevölkerung und den Interessenvertretungen, die direkt von einer geplanten Maßnahme betroffen sind (positiv oder negativ), bevor Sie mit der Umsetzung beginnen und reagieren Sie auf ihre Bedenken. Beachten Sie, dass die Personen, die Angst davor haben, negativ betroffen zu sein, am ehesten „Lärm“ machen werden als diejenigen, die von den Maßnahmen profitieren werden – selbst wenn Sie in der Minderheit sind.
- Lindern Sie die negativen Auswirkungen, die eine Umsetzung mit sich bringt (z. B. bieten Sie Unternehmen, die vom langfristigen Bau einer neuen Tram-Strecke betroffen sind, Unterstützung an).
- Informieren Sie die breite Öffentlichkeit gut über den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung. Veröffentlichen Sie die Ergebnisse von Bewertungen, die an die Bevölkerung und die lokale Politik gerichtet sind. Präsentieren Sie Ihre emotionalen Kernindikatoren (siehe Schritt 6) in Form von qualitativ hochwertigen Zahlen, die für Laien leicht verständlich sind. Bieten Sie dem Gemeinderat jedes oder alle zwei Jahre ein allgemeines Update zum Umsetzungsstand, um den SUMP oben auf der Tagesordnung zu behalten (z. B. in Form eines Statusberichts oder einer Präsentation in der Gemeindesitzung).

- Heben Sie Meilensteine der Maßnahmenumsetzung hervor und feiern Sie Erfolge mit der Gemeinde (z. B. ein Straßenfestival nach einer neuen Fußgängerzone).

4.4.3. Schritt 12: Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen

Der SUMP-Prozess ist ein Zyklus, weil er für eine kontinuierliche Entwicklung steht. Das Prozessende ist auch der Prozessbeginn. Die Welt – und Ihre Stadt – verändert und entwickelt sich ständig. Nachdem Sie nun den Zyklus beendet haben, ist es wichtig, sich anzusehen, was gut und nicht gut verlief, Erfahrungen zu teilen und übernehmen Sie die gewonnenen Erkenntnisse in den nächsten Planungszyklus.

Ziele

- Bewerten Sie den Erfolg und die Misserfolge des Planungsprozesses.
- Finden Sie Gelegenheiten, die gewonnenen Erkenntnisse mit anderen Städten auszutauschen.
- Verbessern Sie Ihr Wissen zu effektiver nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung.
- Bereiten Sie sich auf den nächsten SUMP-Zyklus vor.

Aufgaben

- Bewerten Sie Erfolge und Misserfolge eines SUMP. Reflektieren Sie mit Personen, die in den Prozess stark involviert waren, und Personen, die lediglich eine kleine Rolle inne hatten, über die Qualität der verschiedenen Planungsphasen.
 - Treffen Sie sich mit dem SUMP „Kernteam“ und dem „Lenkungskreis“, um darüber zu diskutieren, was gut und was nicht so gut verlief. Sie können eine ehrlichere Bewertung erlangen, wenn Sie ihnen die Gelegenheit geben, anonym Rückmeldung zu geben, z. B. mit einer Online-Befragung oder einem Kasten für Rückmeldungen bei der Sitzung.
 - Berücksichtigen Sie das Management von einzelnen Maßnahmen, weniger beteiligte Interessenvertretungen und Menschen, die an Veranstaltungen teilgenommen haben, nach ihrer Meinung zu befragen. Fokusgruppen oder kurze Interviews funktionieren gut, aber es ist auch hilfreich, eine Gelegenheit anzubieten, um anonym Online-Rückmeldung zu geben.

4. SCHRITTE FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

- Für die Bewertung der Auswirkung können Sie damit anfangen, die breiteren Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu prüfen, wenn ausreichend Ergebnisse vorliegen. Identifizieren Sie was erreicht wurde, aber zählen Sie auch Leitziele und strategische Ziele auf, die nicht erreicht wurden, aber dennoch wichtig sind.
- Teilen Sie die Ergebnisse Ihrer Analyse von Erfolgen und Misserfolgen, damit andere Städte von Ihrer Erfahrung lernen können. Erwägen Sie andere Städte in Ihrem Land oder Ihrer Region zu kontaktieren, mit denen Sie bereits Verbindungen haben und laden Sie sie zu einer Austauschrunde ein. Dies könnte in Form eines einfachen halbtägigen Workshops mit ein oder zwei anderen Städten sein.
- Bereiten Sie sich darauf vor, die nächste Generation Ihres SUMP's zu entwickeln. Berücksichtigen Sie neue Herausforderungen für die Zukunft (Gesellschaft, Technologie, Verkehrssysteme), die eine Auswirkung auf den Planungszyklus haben könnten. Insbesondere die Entwicklung neuer Technologien und Datennutzung könnten bald zu größeren Herausforderungen führen (z. B. Mobility as a Service, automatisiertes Fahren, Big Data, Shared-Mobility).
- Gegebenenfalls identifizieren Sie die Aspekte, die in Pläne auf höherer Ebene einfließen (z. B. landesweite oder bundesweite Pläne) und kommunizieren Sie diese effektiv als Input für diese Planungszyklen.

Feld 11: Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Wissensaustausch in einem europäischen Lernprogramm für Städte

Das CIVITAS SUMP's-UP SUMP Lernprogramm 3 ermöglichte Städten kleinerer und mittlerer Größe Wissen und Erfahrungen durch unterschiedliche Aktivitäten zu teilen. Als Folge des Austausches, lernte Rivas-Vaciamadrid die Schritte zur Auswahl, Priorisierung und Beschreibung der Maßnahmen kennen und führte diese aus, um den eigenen öffentlichen Nahverkehr neu zu organisieren. Die SUMP-Arbeitsgruppe in Kilkis legte Erkenntnisse zugrunde, die sich auf die Einbeziehung von Interessenvertretungen, die Maßnahmenauswahl, das Monitoring und die Evaluation beziehen, um eine effektive Umsetzungsmethodik zu entwickeln. Ginosa plant, eine SUMP-Arbeitsgruppe zu gründen, welche die Lernerfahrung aus dem Programm in die langfristigen Strategien der Stadt einfließen lässt und so zur Förderung eines nachhaltigeren Ginosa beiträgt.

Autorenschaft: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality, gesammelt von ICLEI

Bild: Ana Dragutescu

Für nähere Angaben siehe: SUMP Anhang S. 78

Best Practice Beispiel



Meilenstein: Maßnahmenumsetzung evaluiert

Herzlichen Glückwunsch – Sie haben den letzten Meilenstein des Zyklus erfolgreich erreicht.

Der abgeschlossene Zyklus und der errungene Erfolg verdienen es, mit der lokalen Gemeinde gefeiert zu werden. Hier können Sie Ihrer Kreativität freien Lauf lassen und die Erfahrung des Planungsprozesses in einem interaktiven

und vielfältigen Format präsentieren (z. B. eine Stadtwanderung, eine Präsentation mit vorher-nachher Szenarien, ein „After-Movie“, etc.). Zeigen Sie den Menschen, was Sie gemeinsam erreicht haben, worauf Sie stolz sein können und was die Zukunft für Sie noch bereit hält, wenn Sie weiterhin den SUMP-Ansatz befolgen.

5. Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen für Klein- und Mittelstädte

Mobilitätsplanung bietet keine Universallösungen. Welche Maßnahmen für Ihre Stadt am geeignetsten sind, hängt stark von der jeweiligen Mobilitätssituation und der Stadtstruktur ab – und von den Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden. Einige Maßnahmen haben sich allerdings in vielen Klein- und Mittelstädten für gut erwiesen. Daher ist es empfehlenswert, mit diesen zu beginnen, falls diese noch nicht abgedeckt sind. Dieses Kapitel präsentiert solch etablierte Ansätze in zehn Kategorien. Diese werden unten genauer beschrieben und sollen dazu dienen, Sie bei der Maßnahmenwahl für Ihre Stadt zu inspirieren:

- Sichere und gesunde Schulen
- Lebhaftige Wohngebiete innerhalb eines gut strukturierten Straßennetzwerks
- Das Fahrradfahren als tägliches Verkehrsmittel fördern
- Förderung des Fußverkehrs
- Parkraumbewirtschaftung für ein lebendiges Stadtzentrum
- Aktivierung des öffentlichen Raums
- Attraktive Arbeitsplätze und Wohnräume
- Attraktiver öffentlicher Nahverkehr
- Carsharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme
- Nachhaltige Güter und Logistik

Bevor auf die verschiedenen Maßnahmenbereiche eingegangen wird, gibt es einige allgemeine Überlegungen zu der Art von Maßnahmen, die für Klein- und Mittelstädte am sinnvollsten sind. Aus strategischen Gründen kann es klug sein, mit beliebten Maßnahmen zu beginnen, die schnelle Ergebnisse erzielen und Unterstützung für weitere Veränderungen schaffen. Bekannte Problemfelder, die viele Personen betreffen, stellen eine gute Möglichkeit dar (z. B. ein hässlicher Bahnhof, ein totes Stadtzentrum oder Verkehrsunfälle in Schulumgebung). Maßnahmen, die diese Punkte adressieren, erlangen von der Öffentlichkeit für gewöhnlich sehr viel positive Aufmerksamkeit. Geographisch betrachtet kann es vorteilhaft sein, mit dem Stadtzentrum zu beginnen und von dort aus größere Kreise zu ziehen. Die meisten Personen gehen zumindest sporadisch durch das Stadtzentrum, was bedeutet, dass sichtbare Verbesserungen dort einen großen Anteil der Bevölkerung aufzeigen könnten, was möglich ist. Wenn es um Problemzonen und

das Stadtzentrum geht, helfen „einfache und kostengünstige“ Lösungen und eine enge Zusammenarbeit mit Ortsansässigen dabei, schnelle Ergebnisse zu erzielen (siehe Information zum Placemaking im Bereich zur Aktivierung öffentlichen Raums unten). In jüngster Zeit haben immer mehr Städte damit angefangen Übergangslösungen zu testen, sie zu optimieren und sie anschließend dauerhaft zu machen.

Eine weitere wichtige Einschränkung für viele kleinere Städte sind ihre begrenzten finanziellen Ressourcen. Daher neigen die folgenden Maßnahmenarten dazu, besonders nützlich zu sein:

- Kleinere und kostengünstige Maßnahmen
- Mobilitätsmanagement / organisatorische und kommunikative Maßnahmen
- Verbesserungen bestehender Infrastrukturen statt teurer und neuer Infrastrukturen
- Effiziente Maßnahmen, die Betriebskosten senken
- Maßnahmen, die teilweise auf Freiwillige angewiesen sind, wie z. B. Busse, die von Freiwilligen betrieben werden
- Sektorübergreifende Maßnahmen, die Mobilität mit kulturellen und sozialen Aspekten verbinden

Normalerweise wird empfohlen, erst die Grundlagen abzudecken, bevor es in die Komplexität von beispielsweise komplexen technischen Systemen geht, es sei denn, diese Erfahrung ist lokal verfügbar. In den meisten Fällen wird es effektiver sein, Maßnahmen zu implementieren, die in anderen Städten gut funktionieren, statt sich auf unbekanntes Terrain zu begeben. Europäische Datenbanken, wie Eltis und CiViTAS, bieten Ihnen eine Fülle von Fallstudien an, die Sie recherchieren können, von denen die folgenden Abschnitte einen ersten Vorgeschmack geben. Erfahrene Kleinstädte schaffen es allerdings manchmal, sich als Testfelder für sehr fortschrittliche Technologien zu positionieren, was ihnen ermöglicht, große Mengen an Fördergeldern und Investitionen für sich zu gewinnen. Aufgrund eines weniger komplexen Verkehrssystems, können sie ein kontrollierteres Lernumfeld anbieten, um neue Maßnahmen zu evaluieren. Helmond – eine Gemeinde in den Niederlanden – ist ein solches Beispiel, das sich als Vorreiter für automatisierte Fahrzeuge etabliert hat und jetzt Teil von vielen europäischen Innovationsprojekten ist.

Ein weiteres Beispiel sind die Elektrobusse in Schweden, wo die Industrie eine Elektrobussflotte in mehreren kleinen Städten vollständig testete, bevor sie in Großstädten umgesetzt wurden.³⁹

„Manchmal sind die klügsten Entscheidungen nicht die teuersten oder technologisch fortschrittlichsten.

Wir haben festgestellt, dass Innovation und sozialer Wandel durch gesellschaftliche Zusammenarbeit umgesetzt werden kann – oft ohne ein großes Budget.“

Jorge Romea Rodríguez, Minister für Umwelt und Mobilität der Stadt Rivas Vaciamadrid (Spanien, Bevölkerung 80.000)

5.1. Sichere und gesunde Schulen

Verkehrssicherheit an Schulen ist in vielen Städten ein zunehmendes Problem und eine gute Möglichkeit, größere Veränderungen anzustoßen. Viele Eltern empfinden es für ihre Kinder zu gefährlich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zur Schule zu gehen. Sie werden daher mit dem Auto in die Schule gefahren, verursachen dadurch vor den Schultoren unregelmäßige Ausstiegsituationen, was es wiederum für andere Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, unsicherer werden lässt. Dieser Teufelskreis verursacht nicht nur Staus, Sicherheitsrisiken und enorm viel Zeit für die Eltern, sondern auch mangelnde körperliche Aktivität, was eine negative Auswirkung auf die gesundheitliche, motorische, kognitive und soziale Entwicklung von Kindern hat.⁴⁰

Schulmobilität ist ein wichtiges Thema zum Einstieg, das sich alle auf das Ziel einigen können, sichere und gesunde Verkehrsbedingungen für Kinder zu schaffen. Es ist auch ein emotionales Thema, das sehr viel Aufmerksamkeit bekommt. Viele Personen haben auf irgendeine Art und Weise Kontakt mit Schulen – als Eltern, Großeltern oder Geschwister – und werden den positiven Wandel bemerken. Viele Personen werden davon profitieren, wenn die Kinder allein zur Schule gehen können. Eltern können Zeit sparen, Kinder bleiben gesund, bekommen eine bessere Orientierung in der Stadt, genießen für gewöhnlich die Unabhängigkeit und Schulen profitieren von den konzen-

trierteren Schulkindern.⁴¹ Der Fokus auf sicherere Schulwege kann daher ein ideales Paradebeispiel für nachhaltige Mobilität im Allgemeinen sein.

Sichere Infrastruktur

Schulmobilität benötigt eine Kombination aus Verbesserungen der Infrastruktur und Unterstützungsmaßnahmen.⁴²

Sichere Infrastruktur und sichere Geschwindigkeiten sind die Grundlage, ohne die es schwer sein wird, irgendjemanden davon zu überzeugen, Kinder alleine zur Schule zu schicken. Eine sichere Infrastruktur für das Radfahren stellt sich in Klein- und Mittelstädten als komplex dar, da ein geringes Bewusstsein für das Radfahren besteht oder es an der Radfahrkultur mangelt. Planende Personen und politische Entscheidungsträger sollten daher auch auf den Abschnitt unten zur Erhöhung des Radfahrens als tägliches Verkehrsmittel Bezug nehmen.

- Die einfachste und kostengünstigste Art, die Sicherheit zu erhöhen, ist durch die Schaffung von Tempolimits. Beispielsweise durch die Errichtung von autofreien Zonen oder Zonen mit Schrittgeschwindigkeit, welche direkt im Raum der Schulen und im weiteren Gebiet mit 30 km/h geltend gemacht werden können. Beschränkungen während bestimmter Zeiten des Tages können auch nützlich sein, so wie „Schulstraßen“. Um zu gewährleisten, dass sich die Autofahrenden an die neuen Tempolimits halten, sollte die Straßeninfrastruktur den Bedarf für vorsichtiges Fahren signalisieren. Das Verengen von Teilstrecken, Bodenschwellen, erhöhte Fußgängerüberwege oder selbst das Färben eines Straßenabschnittes in einer anderen Farbe hilft dabei, das zu erreichen.
- Auferlegte Verbote für das Aussteigenlassen von Schulkindern unmittelbar vor dem Schultor verhindern das Chaos zu Beginn und zum Schluss eines Schultages. Deutliche Schilder und eine Person, die zuständig für die Einhaltung der Vorschrift ist (Verkehrspolizei oder Lehrkräfte) werden insbesondere in der Anfangsphase notwendig sein. Alternativ können zugewiesene Ausstiegsbereiche, die ein wenig weiter weg sind, abgestimmt mit einem beaufsichtigten Pedibus von der Ausstiegsstelle zum Schultor angeboten werden.

41 In Großbritannien würden zum Beispiel gerne 48 % der Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren, aber tatsächlich sind es nur 2 % (<https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2014/mar/03/riding-bikes-to-school-were-creating-a-cycling-culture-here>) von <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/e6084b5a-dbbd-4891-bfd6-43026b0f1846/content>], S. 13.

42 Der Ansatz eines sicheren Systems benötigt eine Kombination von sicherer Infrastruktur, Geschwindigkeit und Straßenteilnehmenden sowie hochwertige Krisenreaktionen: https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf

39 Rasmus Sundberg von Trivector, 20.01.2020.

40 <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitatsmanagement>

Feld 12: Bozen, Italien: Schulstraßen

„Schulstraßen“ ist ein Konzept, das zuerst in Bozen, Italien vorgestellt wurde (Bevölkerung 107.000). Die Grundidee ist, dass sämtlicher motorisierter Verkehr für ca. 30 Minuten vor und nach dem Schultag eingestellt wird. Das hat zu verbesserter Sicherheit, weniger Andrang und zu einem höheren Anteil an Kindern geführt, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Die „Schulstraßen“ haben sich mittlerweile auf viele andere Länder verbreitet. Da Menschen zu Beginn eher skeptisch sind, starten diese Projekte als ein Pilotprojekt, bevor sie dauerhaft bleiben.

Für nähere Angaben siehe: <https://880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guide-book-2019.pdf>

Best Practice Beispiel



- Um das Fahrradfahren zur Schule zu ermöglichen, gibt es einen Bedarf an der Errichtung eines grundlegenden, kohärenten, sicheren, komfortablen und attraktiven Fahrradnetzwerks, das schnell und preiswert innerhalb des Stadtgebiets liegt (siehe Förderung des Fahrradfahrens als tägliches Verkehrsmittel).
- Um das Fahrradfahren praktischer zu gestalten, sollte an Schulen eine qualitativ hochwertige Fahrradparkmöglichkeit angeboten werden, vorzugsweise eine wetterfeste Parkeinrichtung mit Überdachung.
- Um den Kindern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen, muss eine Bus- oder Zughaltestelle nah genug an jeder Schule mit regelmäßigen Verbindungen angeboten werden, die mit dem Schulbeginn und -ende gut getaktet sind. Die meisten Städte bieten auch vergünstigte Fahrkarten für Schulkinder an, um diese erschwinglich zu machen.
- Um es Ihnen zu ermöglichen, Ihre Bemühungen zu priorisieren und Problembereiche zu erkennen, kann es nützlich sein, die Schulkinder direkt zu befragen. Sie können ihren normalen Schulweg auf einer Stadtkarte aufzeichnen, Stellen kennzeichnen, die sie für gefährlich oder störend empfinden und wenn sie möchten, das Ganze mit Bildern untermauern. Dies wird eine gute Datenbasis darstellen und für gewöhnlich sind Kinder und Eltern sehr begeistert, wenn es um die Verbesserung ihrer Schulwege geht.
- Die Bedenken der Eltern können durch das Organisieren eines „Bus zu Fuß“ oder „Pedibusses“ genommen werden, bei dem Eltern (oder andere Erwachsene) als „Fahrende“ agieren, die entlang einer festen Strecke laufen und Kinder mitnehmen, die auf dem Weg zur Schule sind. Wenn Schulkinder die Schilder für die Sammelpunkte selber malen, bringt das eine zusätzliche Brise Kreativität und macht die Maßnahme sichtbarer.
- Dies geht auch für eine Gruppe von Fahrrad Fahrenden namens „Schulzug“. Die Sicherheit der Fahrrad Fahrenden erhöht sich, wenn sie als Gruppe Fahrrad fahren, da sie sichtbarer werden.
- Der Verkehrssicherheitskurs in der Grundschule ermöglicht es allen das Fahrradfahren und die Verkehrszeichen zu erlernen. Dies wird von der Verkehrspolizei in vielen Ländern angeboten.
- Fahrgemeinschaften unter Eltern, damit ein Elternteil mehrere andere Kinder auf dem Weg zur Schule mitnimmt, sind in vielen Städten gängig und reduzieren die Anzahl von Autos. Eltern wechseln sich für gewöhnlich an verschiedenen Tagen ab. Schulen können das unterstützen, zum Beispiel durch die Gruppenbildung an Elternabenden.
- „Park+Stride“ bedeutet, das Auto 500 bis 1000 m von der Schule entfernt zu parken und den restlichen Weg gemeinsam zu laufen. Somit wird die aktive Mobilität auch für Familien gefördert, die zu weit weg wohnen, um die ganze Strecke zu Fuß oder dem Fahrrad zurückzulegen.
- Kampagnen sind eine gute Möglichkeit, diese Angebote ins Rollen zu bringen und das Bewusstsein zu wecken. Sie können entweder Ihre eigenen Aktionstage gestalten oder an einer der bestehenden Kampagnen teilnehmen. Das Verkehrsschlängenspiel ist zum Beispiel ein Bildungsspiel zur Mobilität und

Schulmobilitätsmanagement

- Angemessene Geschwindigkeiten und eine sichere Infrastruktur sollten mit weichen Maßnahmen verbunden werden, um die Wirkung zu maximieren.
- Eine Streckenkarte der Schule, welche die zugänglichsten und geeignetsten Strecken zum Laufen und Fahrradfahren darstellt, hilft Schulkindern und Eltern dabei, den Schulweg zu planen.

Feld 13: Griesheim, Deutschland: Beispielbare Schulwege

Griesheim (Bevölkerung 27.000) hat seine Straßen für Kinder umgestaltet. Die Stadt hat etwa 100 Objekte und Skulpturen auf Schulwegen aufgestellt, um Kindern die Möglichkeit zu geben, ihren Schulweg auf eine neue Art zu erleben. Die Objekte wurden zum Entspannen, Spielen, Springen, Klettern oder zum besseren Merken des Weges konzipiert.

Für nähere Angaben siehe:

http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/Innovation_Brief_Children_as_active_stakeholders_in_the_process_of_city_transformation_web.pdf

Quelle: www.metamorphosis-project.eu

Best Practice Beispiel



basiert auf der Schaffung eines Wettbewerbs zwischen den Klassen zur Frage, wer am nachhaltigsten zur Schule kommt. In den meisten europäischen Städten bestehen viele solcher Aktionswochen, die oft von den öffentlichen Behörden, Mobilitätsverbänden oder Versicherungsfirmen organisiert werden. Kampagnen sind auch eine gute Möglichkeit für gemeinsame Projekte mehrerer Abteilungen, wie zum Beispiel eine gemeinsame Laufkampagne oder ein Fahrradwettbewerb organisiert durch die Polizei, das Bildungs- oder Mobilitätsministerium.

- Unterschätzen Sie nicht das Potential der Schulkinder als „Champions der Verhaltensänderung“ zu agieren, insbesondere in der Grundschule. Beteiligung und Begeisterung von Schulkindern kann äußerst effektiv sein.
- Um mehrere dieser Maßnahmen in ein strukturiertes Paket umzusetzen, können Schulen Schulmobilitätspläne erstellen. Für weitere Ideen, siehe dieses Merkblatt⁴³

5.2. Lebenswerte Quartiere innerhalb eines gut strukturierten Straßennetzes

Lebenswerte Quartiere sind für Klein- und Mittelstädte äußerst wichtig, deren hauptsächlicher Mehrwert in der hohen Lebensqualität liegt. Um Menschen anzuziehen, ist es ein Muss, ein angenehmes Lebensumfeld mit wenig Lärm, sauberer Luft und mehr Grünflächen anzubieten. Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität gehen mit einer sicheren und gesunden Schulmobilität Hand in Hand. Da viele Schulen in den Wohngebieten angesiedelt sind, profitieren Anwohnende von der Verkehrsberuhigung um Schulen. Diese dienen als erster Schritt zu ähnlichen Maßnahmen im weiteren Gebiet. Dementsprechend sind diese Maßnahmen zu Beginn ein ansprechendes Paket, da diese zur Lebensqualität in der Nachbarschaft – auch unter den Anwohnenden – beitragen, wenn sie gut kommuniziert werden.

Straßennetz

Der beste Ansatz ein ruhiges Wohngebiet und gleichzeitig eine gute allgemeine Zugänglichkeit sicherzustellen ist ein gut strukturiertes Straßennetz. Das Ziel ist ein Netzwerk, das den motorisierten Verkehr für mittlere und längere Strecken auf die Hauptstraßen lenkt und lediglich die ersten und letzten Meter mit niedriger Geschwindigkeit in Wohngebieten erlaubt. Für einen systematischen Ansatz ist es nützlich, die Funktionen Ihrer Straßen zu klassifizieren: Welche sollen dem Durchgangsverkehr dienen und welche können verkehrsberuhigt werden?

Der erste Schritt zur Verbesserung der Straßen im Wohngebiet sind Tempolimits. 30 km/h sollte die Höchstgeschwindigkeit sein. Darüber hinaus sollte auf ausgewählten Straßen die Geschwindigkeit auf 10 km/h gesenkt werden und diese zu „Spielstraßen“ umfunktioniert werden. Einige Straßen könnten sogar autofrei gemacht werden. All das bringt der Nachbarschaft enorme Vorteile. Solche Straßen werden in kürzester Zeit neue Spielplätze,

⁴³ https://www.rupprecht-consult.eu/fileadmin/migratedRupprechtAssets/Documents/TSG_Network_Factsheet_2_-_Mobility_management_measures_for_schools.pdf; und ein ausführliches Handbuch auf deutsch: <https://www.metamorphosis-project.eu/case-studies/city-young-and-old-%e2%80%93-griesheim-germany.html>

Feld 14: Houten, Niederlande: Nachhaltige Stadtstruktur

(Bevölkerung 49.000 Trabantenstadt ca. 9 km südöstlich von Utrecht.)

„Houten ist international für sein urbanes Design bekannt. Aufgrund der Stadtstruktur, sind die Menschen ermutigt mit dem Fahrrad oder dem Zug zu fahren. Ausgezeichnete Qualifikationen von Houten sind die Zugänglichkeit des Bahnhofs, grüne Bereiche und Wasserzonen in der ganzen Stadt, zahlreiche Fußball- und Basketballplätze, hochwertiger Unterkehrsstandard für unterschiedliche Gruppen und kinderfreundliche Fahrradwege. Sie ist eine der sichersten Städte in den Niederlanden. Fahrrad Fahrende und Autos können sich so meiden: ein umfangreiches Netzwerk von Fahrradspuren verbindet die verschiedenen Bezirke einer Stadt, während Autos auf die Ringstraße fahren müssen, bevor Sie in einen anderen Bezirk der Stadt fahren können.“

Für nähere Angaben siehe: <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/16/houten-cycling-city-of-the-netherlands-2018> & viele weitere Quellen im Internet

Best Practice Beispiel



wo Kinder Fußball spielen, mit Kreide malen oder Seil-springen können.

Um zu gewährleisten, dass sich die Autofahrenden an die neuen Tempolimits halten, sollte die Straßeninfrastruktur den Bedarf für vorsichtiges Fahren signalisieren. Das Verengen von Teilstrecken, Bodenschwellen, erhöhte Fußgängerüberwege oder selbst das Färben eines Straßenabschnittes in einer anderen Farbe kann dies fördern. Auch Blitzer und Einbahnstraßen verbessern die Sicherheit und halten den Verkehr fern. Verkehrsberuhigung sollte mit Bewusstseinskampagnen verbunden werden, die die Vorteile so erklären, dass sie nicht als Einschränkungen wahrgenommen werden. Nach einer Anfangsphase, sich an die neue Situation zu gewöhnen und möglichen Beschwerden, zeigt zum Beispiel die Erfahrung aus Hunderten von Städten in ganz Europa, das Anwohnende das Leben in einer verkehrsberuhigten Nachbarschaft genießen.

Für erfahrenere Städte ist eine der stärksten Methoden den Durchgangsverkehr in Wohngebieten und im Stadtzentrum zu meiden, die Verwendung von Zirkulationsplänen. Solche Pläne definieren Stadtbereiche, z. B. durch die Aufteilung des Zentrums in 3–5 Bereiche und den gesamten Autoverkehr zwischen ihnen durch Hauptverkehrsstraßen um das Stadtzentrum (z. B. Ringstraßen). Busse können nach wie vor fahren, um die Verwendung des öffentlichen Nahverkehrs zu fördern. Angewandt auf einzelne Wohngebiete, könnte ein Zirkulationsplan bedeuten, das alle Autos nur eine einzige Zufahrt für das Ein- und Ausfahren verwenden können. Ein guter Zirkulationsplan ist einer der kosteneffizientesten Maßnahmen, die einer Stadt zur Verfügung stehen. Er kann ohne große Kosten umgesetzt werden und hat in Houten, Gent, Löwen und anderen dänischen sowie belgischen Städten bereits beeindruckende Ergebnisse gezeigt. Solch ein Plan ermöglicht allen Ortsansässigen gute Zugänglichkeit für längere

Fahrten mit dem Auto und ermutigt innerhalb der Stadt stark zum Fahrradfahren und zu Fuß gehen auf, da diese Verkehrsmittel die einfachsten und schnellsten sein werden, um sich fortzubewegen.

Integrierte Stadt- und Mobilitätsplanung

Neben den Straßen, sind auch die Lage und der Zuschnitt der Wohngebiete wichtige Faktoren, um eine hohe Lebensqualität zu erreichen. Neu entwickelte Gebiete sollten als sichere und angenehme Nachbarschaften geplant werden, die von Anfang an die nachhaltige Mobilität berücksichtigen. Bestehende Gebiete können von einer Reihe von Maßnahmen profitieren, die in den Mobilitätsplan der Nachbarschaft integriert werden können.

Standortwahl: Um eine Zersiedlung zu vermeiden, sollten neu erschlossene Gebiete nur wenige Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad vom Stadtzentrum entfernt sein oder in der Nähe einer Bus- oder Bahnhaltestelle mit häufigen Verbindungen liegen. Da sich Mobilitätsgewohnheiten direkt nach dem Einzug bilden, sollten nachhaltige Verkehrslösungen bereits vorhanden sein, wenn neue Entwicklungen ausgeführt werden, die eine gute Kooperation von Stadt- und Mobilitätsplanenden benötigen. Gemäß des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“, sollten Sie auch über die Zugänglichkeit zu Geschäften und anderen Dienstleistungen nachdenken. Sie sollten nicht nur für lokale Geschäfte im Stadtzentrum planen, sondern auch für verschiedene Bezirke und umliegenden Dörfer, welche zur Attraktivität beitragen werden.

Standortgestaltung: Die Gestaltung des öffentlichen Raums und Parkmöglichkeiten haben einen starken Einfluss auf Mobilität in Wohngebieten. Zu den wirksamsten Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität gehören die Bündelung aller Parkplätze am Rande des Quartiers (wo auch Carsharing-Optionen angeboten

Feld 15: Beispiele von Umgestaltungen im Stadtteil

Neighbourhood redesigns: Mechelen (85.000), Belgium



Neighbourhood redesigns: Venray (43.000), Netherlands



Quelle: Aljaz Plevnik, Prosperity, PROSPERITY_SUMP_SMC_Training_slides_EN, S. 72 (Original)

Best Practice Beispiel

Neighbourhood redesigns: Kalamata (55.000), Greece



Neighbourhood redesigns: Ljutomer (12.000), Slovenia



werden könnten), das Anbieten wettergeschützter und wohnortnaher Fahrradstellplätze, das Errichten angenehmer Fuß- und Radwege innerhalb der Nachbarschaft und das Angebot häufiger Busverbindungen in der Nähe. In einigen Städten ist das schon seit Jahren gang und gäbe, wie z. B. in Lund (Schweden, Bevölkerung 92.000), wo die meisten neuen Wohngebiete eine gemeinsame Parkplatzanlage am Rande des Gebiets haben, statt Parkplätzen vor jedem Haus. Andere Städte haben in den letzten Jahren große Schritte nach vorne gemacht, wie Ljutomer (Bevölkerung 3.300), die die erste slowenische Stadt war, sich umfassend neu zu gestalten und eine Nachbarschaft verkehrsberuhigt zu machen, nämlich Juršovka.

Für neue Entwicklungen sind Stellplatzsatzungen ein wirksames Instrument, um Flächen für Grünflächen freizugeben und die Lebenskosten erschwinglicher zu gestalten.

Traditionell haben die meisten Länder die Mindestanforderung, welche die Bauträger dazu zwingt eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen pro Haushalt zu schaffen. Solche Mindestanforderungen erhöhen die Gebäudekosten bzw. schaffen Gebiete, die von Parkplätzen an der Straße dominiert werden. Stattdessen wird empfohlen, die maximalen Parkmöglichkeiten zu nutzen (z. B. nicht mehr als 0,8 Parkplätze pro Haushalt) oder handelbare Parkberechtigungen, wenn die Gesetzgebung in Ihrem Land das zulässt.⁴⁴

44 <https://park4sump.eu/fields-activities/standards>

Bilder: © Freepik



Feld 16: Arnhem-Nijmegen, Niederlande: Fahrrad Schnellweg

Der Arnhem-Nijmegen Fahrrad Schnellweg wurde im Jahr 2015 als eine Zusammenarbeit unter vier Städten von Arnhem (Bevölkerung 153.000), Nijmegen (Bevölkerung 169.000), Overbetuwe (Bevölkerung 48.000) und Lingewaard (Bevölkerung 47.000) fertig gebaut. Die Strecke ist 15,8 km lang und wurde für das inter-urbane Pendeln zwischen Städten errichtet. Auf Grund ihrer Attraktivität, wird die Strecke auch oft für Erholungszwecke genutzt. Die Geschwindigkeit ist nicht das Hauptziel beim Bau eines Radschnellweges. Viel wichtiger ist es eine Strecke anzubieten, die vom Autoverkehr abgetrennt ist und wenige Stopps hat. Die meisten Fahrrad Fahrende fühlen sich sicherer, wenn sie vom Autoverkehr abgetrennt sind und das Fehlen von Stopps reduziert die Menge an körperlicher Energie, die benötigt wird, um die Strecke zurückzulegen.

Nähere Informationen:

<https://www.citylab.com/transportation/2017/06/cruising-a-superhighway-built-for-bikes/531246>
<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/29/the-f325-fast-cycle-route-arnhem-nijmegen>

Quelle: Bicycledutch

Best Practice Beispiel



5.3. Das Fahrradfahren als tägliches Verkehrsmittel fördern

Das Fahrradfahren ist ein Verkehrsmittel, das in Klein- und Mittelstädten, wo die Entfernungen relativ kurz sind, gefördert werden sollte. Der Arbeitsweg sollte nicht der erste Punkt sein, auf den man sich konzentrieren sollte, da viele Menschen in Klein- und Mittelstädten in der Nachbarschaft arbeiten. Ein guter Weg, das Fahrradfahren in kleineren Städten zu verbessern, wäre, den Fokus auf den Schulweg oder andere nicht arbeitsbezogene Ziele zu legen.

Schulwege werden für gewöhnlich mit dem Auto zurückgelegt, könnten aber für die Unabhängigkeit der Kinder, Gesundheit und Lernergebnisse verbessert werden, wenn sie stattdessen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden würden (siehe sichere und gesunde Schulen auf Seite 51). Andere nicht arbeitsbedingte Fahrten mit einem guten Fahrradpotential sind Fahrten zum Einkaufen, Sport oder Freizeitaktivitäten. Deshalb sollten das Stadtzentrum (zum Einkaufen) und Freizeitaktivitäten mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Fahrradinfrastruktur

Hochwertige Fahrradnetzwerke innerhalb urbanen Gebieten helfen dabei, kurze Autofahrten zu vermeiden. Dieselben Grundkriterien gelten für kleine und große Städte gleichermaßen: Es muss ein kohärentes, direktes, sicheres, bequemes und attraktives Netzwerk beinhalten.^{45 46}

45 Der ausschlaggebende Faktor für eine höhere Fahrradnutzung ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Fahrradfreundliche Struktur im Sinne des Anbietens eines Netzwerks mit Fahrradstrecken nach den 5 niederländischen Kernprinzipien des Designs: kohärent, direkt, sicher, angenehm und attraktiv (CROW, 2017): https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_cycling_in_sumps.pdf, S. 10.

46 Anleitung für Radfahrprojekte in der EU von der Europäischen Kommission: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu_en

Der Europäische Radfahrerverband empfiehlt Radfahren nur in Verbindung mit motorisiertem Verkehr, wenn:

- Geschwindigkeiten gering sind (max. 30 km/h), das Volumen gering ist (Transport for Greater Manchester wendet aktuell eine Zahl von 4.000 Fahrzeugen pro Tag an – oder 6 pro Minute zu den Stoßzeiten – als Grenzwert über den die Abtrennung von Fahrrädern benötigt werden müsste),
- und Fahrzeuggewichte gering sind (Abwesenheit von schweren Nutzfahrzeugen, d.h. LKWs).⁴⁷
- Diese Leitlinien geben kleineren Städten die Möglichkeit ein grundlegendes Fahrradnetzwerk schnell und kostengünstig zu schaffen. Da große Bereiche des Straßennetzwerks in kleineren Städten (insbesondere in Wohngebieten) für gewöhnlich ein geringes Fahrzeugverkehrsvolumen haben, sollte es machbar sein, diese Kriterien zu erfüllen. Geschwindigkeitsbegrenzungen können reduziert werden, Verkehrsberuhigung eingeführt und manche Straßen in Fahrradstraßen umfunktioniert werden.

Eine Fahrradstraße ist eine hochwertige Fahrradverbindung, die auch von geringer Anzahl motorisierten Fahrzeuge verwendet werden kann. Innerhalb von Stadtgebieten sollten Fahrradstraßen als Hauptfahrradstrecken (2000+ Fahrrad Fahrende pro Tag) mit einer geringen Verkehrsgeschwindigkeit (weniger als 30 km/h) in Betracht gezogen werden. Auf einer Fahrradstraße sollten Fahrrad Fahrende die Straßenlandschaft und den Verkehr spürbar dominieren. Als Daumenregel gilt, dass es mindestens

47 https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_cycling_in_sumps.pdf, S. 10.

Feld 17: Karditsa, Griechenland Fahrradwege und Förderung

Karditsa (Bev. 44.000) ist die erste Stadt in Griechenland, die von der Europäischen Radfahrervereinigung ECF als fahrradfreundliche Stadt zertifiziert wurde. Sie ist eine der fahrradfreundlichsten Städte Griechenlands mit einem Netzwerk von ca. 20 km an Radwegen und einem Verkehrsmittelanteil von 30 % für das Radfahren. Sie hat auch seit 2013 ein Fahrradverleihsystem. Karditsa nutzt die europäische Mobilitätswoche als eine Möglichkeit, das Fahrradfahren und die umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Sie hat auch kinderfreundliche Einrichtungen für zu Fuß Gehende und autofreie Hauptstraßen entwickelt.

Nähere Informationen: <https://www.youtube.com/watch?v=LYGGLaepq40> und <https://ecf.com/news-and-events/news/city-karditsa-becomes-first-cycle-friendly-employer-greece>

Bilder: ECF news & EMW



Best Practice Beispiel



doppelt so viele Fahrrad Fahrende wie Autos auf der Straße geben sollte.⁴⁸

Verkehrsberuhigende Infrastruktur, wie z. B. Bodenschwellen oder verengte Straßen, tragen dazu bei, dass Fahrende sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dies kann schnell und attraktiv eingeführt werden, z. B. durch die Verwendung von Pflanzentöpfen.

Langfristig gesehen, wird es die Menschen ermutigen ihre Autos für lokale Fahrten zu Hause zu lassen, wenn die Zugänglichkeit mit dem Fahrrad ins Stadtzentrum attraktiver gestaltet wird. Ebenso hilft es, wenn es mit dem Auto umständlicher wird, durch das Stadtzentrum zu fahren (d. h., dass beispielsweise nur noch das Be- und Entladen ermöglicht wird), um so die Wahrnehmung des Stadtzentrums als Ziel zu verändern.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten im öffentlichen Raum, Wohnungen, Häusern, Schulen, Büros, Handelszentren, etc. eingerichtet werden. Das Abstellen sollte es Ihnen ermöglichen, sowohl den Fahrradrahmen, als auch das Rad im Fahrradträger abzuschließen.

Ein gutes Überland-Fahrradnetz kann das Pendeln mit dem Rad von Stadt zu Stadt ermöglichen. Dies wird sogar noch attraktiver mit der immer weiter ansteigenden Nutzung von Pedelecs (elektrisch unterstützte Fahrräder), die vor allem für hügelige und/oder windige Gebiete eine attraktive Option darstellen. Radwege zwischen Städten können in Form

eines Radschnellwegs annehmen⁴⁹, wie es z. B. zwischen Arnhem und Nijmegen in den Niederlanden der Fall ist. Diese ermöglichen schnellere Geschwindigkeiten und sind vollständig vom Autoverkehr abgetrennt, um ein angenehmes Fahrraderlebnis zu schaffen.

Eine grundlegende Kontrollmaßnahme, die Ingenieursberuf Ausübende bei der Gestaltung und dem Bau einer Fahrradinfrastruktur integrieren können, ist es, die Herausforderungen, die von der US-NGO People for Bikes in „Isabella zu Liebe“ genannt wurde, zu berücksichtigen. Isabella ist ein fiktives 12-jähriges Mädchen, das beginnt, ihre Welt zu erforschen und ihre Unabhängigkeit zu entwickeln. Es ist die Aufgabe von Planenden sicherzustellen, dass Fahrradanlagen sicher genug gebaut sind, damit Isabella sie nutzen kann – und ihre Eltern ein gutes Gefühl dabei haben.

Fahrradförderung

Neben einer sicheren und attraktiven Infrastruktur, ist es auch wichtig, das Fahrradfahren als einen gesunden und einfachen Weg der Fortbewegung zu fördern.

Die Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche⁵⁰ kann als ein Schwerpunkt dienen, das Bewusstsein zu wecken, Fähigkeiten auszubauen und zum Thema Fahrrad

49 „Fahrradschnellwege“ oder „schnelle Fahrradstrecken“ sind hohe Standards für Radwege, die für Fahrrad Fahrende für das schnelle und direkte Pendeln über längere Entfernungen, bestimmt sind. Derzeit können Projekte für Radschnellwege vorwiegend im Nordwesten europäischer Länder gesehen werden. CHIPS, ein EU-gefördertes North-West Interreg-Projekt, hat unterschiedliche Radschnellwege in der Region verglichen und ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Projekten analysiert: <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/e6084b5a-dbbd-4891-bfd6-43026b0f1846/content>, S. 10.

50 <https://mobilityweek.eu/home/>

48 Merkblatt zu Fahrradstraßen aus dem-EU PRESTO-Projekt.

Best Practice Beispiel

Feld 19: Pontevedra, Spanien: Fußgängerzonen mit guter Kommunikation

Pontevedra (Bevölkerung 83.000) begann mit ihrem Umwandlungsprozess im Jahr 1999 mit der Fußgängerzone in der Altstadt. In den folgenden Jahren wurde eine ausführliche Strategie umgesetzt, welche die aktiven Verkehrsmittel priorisiert hat. Autos haben die Stadt nicht mehr durchquert und das Parken an der Straße wurde reduziert. Sämtliche oberirdische Parkplätze im Stadtzentrum wurden geschlossen und durch unterirdische Parkmöglichkeiten und kostenlosem Parken am Stadtrand ersetzt. Verkehrsampeln wurden mit Kreisverkehren ausgewechselt, die autofreie Zone wurde auf größere Bereiche des Stadtzentrums erweitert und die Geschwindigkeitsbegrenzung in den Außenzonen wurde auf 30 km/h reduziert. All dies wurde durch Informationen und Sensibilisierungskampagnen ergänzt.

Pontevedras Maßnahmen haben bereits beeindruckende Ergebnisse erzielt. Auf derselben Straße, auf der von 1996 bis 2006 30 Menschen gestorben sind, starben in den folgenden 10 Jahren lediglich drei Personen, und niemand im Jahr 2009. CO₂-Emissionen sind um 70 % gesunken, fast 65 % aller Strecken innerhalb des Hauptstadtgebietes werden jetzt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Während andere Städte in der Region schrumpfen, hat das Zentrum von Pontevedra 12.000 neue Einwohnende hinzugewonnen. Dies hat sich auch politisch ausgezahlt. Während es zu Beginn etwas Widerstand bezüglich des vorgeschlagenen radikalen Wandels durch den neu gewählten Bürgermeister im Jahr 1999 gab, haben ihn die Menschen für seinen Mut seither fünf Mal wiedergewählt.

Metro-ähnliche Karte von Pontevedra, die typische Zeiten zu Fuß anzeigt

Für nähere Informationen siehe: www.theguardian.com/cities/2018/sep/18/paradise-life-spanish-city-banned-cars-pontevedra



Best Practice Beispiel

Feld 20: Torrelozanes, Spanien: Aktive Mobilitätsnetzwerke von Hauptstandorten entwickelt

Torrelozanes (Bevölkerung 23.000, 29 km von Madrid entfernt) war ein typisches Beispiel einer schnell wachsenden auto-dominierten Vorstadt, bevor sie ihren SUMP von 2011 – 2012 entwickelte. Initiiert durch die neu gewählte Nachbarschaftspartei, definierte der Plan eine verkehrsberuhigende Strategie und ein Netzwerk für zu Fuß Gehende und das Radfahren, beginnend von Hauptstandorten, wie Schulen, Sportzentren und kulturellen Gebäuden. In den Jahren 2012 – 2013 setzte ein ambitioniertes Programm von Interventionen den SUMP in die Praxis um. Durch die sorgfältige Auswahl von Standorten und der Gestaltung von „preisgünstigen“ Interventionen, sofern zutreffend, wurde die Effizienz der Maßnahmen gesteigert. Aktive Beteiligung der Bevölkerung, auch während der Gestaltungsphase, sicherte die öffentliche Unterstützung. Die Aufgaben erwiesen sich als höchst erfolgreich, verhalfen der Nachbarschaftspartei dazu, die nächsten zwei Kommunalwahlen in den Jahren 2015 und 2019 mit einer großen Mehrheit zu gewinnen – und mit ihrem Weg in Richtung Walkability fortzuschreiten.

Für nähere Informationen siehe: http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/torrelozanes_case_study.docx

Vorher



Nachher



Feld 18: Rhein-Sieg-Kreis, Deutschland: Regionales Pedelec-Sharing

Best Practice
Beispiel

RVK e-Bikes bietet eine Flotte von Pedelecs zum Verleih an, die in sieben Städten im hügeligen Rhein-Sieg-Kreis in Deutschland erhältlich sind. Das Unternehmen wirbt dafür, dass sein System „ideal für Pendelnde zwischen Bonn und Köln“ oder „zum Fahrradfahren in die nächste Nachbarstadt“ ist. Nutzende können von Stadt zu Stadt oder zum nächsten Bahnhof für eine multimodale Strecke verwenden.

Nähere Informationen unter: <https://www.nextbike.de/>

zu informieren – z. B. als ein freundschaftlichen Wettbewerb mit Nachbarstädten mit der Aufgabe, wer diese Woche die meisten Personen zum Fahrradfahren motivieren konnte. Solche Sensibilisierungsaktivitäten sind am effektivsten, wenn sie mit sichtbarer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (z. B. die Eröffnung einer neuen Fahrradstraße oder eines Fahrradwegs) verbunden werden.

Fahrradverleihsysteme

Ein Fahrradverleihsystem in einer Kleinstadt ermöglicht eine Fahrt mittlerer Strecke (2–3 km), wo es keinen öffentlichen Nahverkehr gibt oder das Angebot unregelmäßig ist. Wenn eine Stadt viele Urlaubsgäste hat, kann ein Fahrradverleihsystem auch diesen dienen. Der Wert eines solchen Systems steigt an, wenn es Nutzenden den Zugang zum Fahrradverleih in Nachbarstädten anbietet. Je nach Strecke, Topographie und Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs, können Optionen die Verwendung des öffentlichen Nahverkehrs von einer Stadt zur anderen und die Verwendung ausgeliehener Fahrräder lokal oder das Fahren mit den ausgeliehenen Fahrrädern von einer Stadt zur anderen, beinhalten. Dies wird zum Beispiel im hügeligen Rhein-Sieg-Kreis mit Pedelecs angeboten.

Das bloße Angebot eines Fahrradverleihsystems dient bereits durch seine Präsenz auf den Straßen dazu, das Bewusstsein für das Radfahren als Verkehrsmittel zu stärken.

5.4. Das Zufußgehen fördern

Das Zufußgehen wird als Fortbewegung oft unterschätzt. Unabhängig davon, ob Menschen das Fahrrad, den Bus, das Motorrad oder Auto nehmen, die ersten und letzten Meter werden immer zu Fuß zurückgelegt. Und selbst für sich genommen kann man zu Fuß beträchtliche Anteile des Weges zurücklegen. Sei es das zu Fuß zur Schule gehen am Morgen, zur Mittagszeit zu Fuß ins Restaurant gehen, nach der Arbeit zu Fuß lokal etwas einkaufen gehen, am Freitagabend zu Fuß in eine Kneipe zu gehen, an einem Sonntagmorgen zum Bäcker zu gehen oder viele andere Gelegenheiten. Als Stadt zahlt es sich auch aus, das Zufußgehen nicht nur als Fortbewegungsmöglichkeit zu fördern, sondern auch wegen seiner vielen gesundheitlichen und lebensbereichernden Vorteile. Es ist ein Mittel, dass gute Planung benötigt – auch in kleineren Städten, die eine starke, aber oft zurückgehende Tradition des zu Fußgehens haben (siehe SUMP Practitioners Briefing on walking).

Die Planung für das Zufußgehen ist eng verknüpft mit sicherer Schulmobilität, lebenswerten Wohngebieten, Parkraumbewirtschaftung und Aktivierung des öffentlichen Raumes, gilt aber für eine Reihe von Maßnahmen jenseits dieser Gebiete. Das Hauptziel ist es, Bedingungen zu schaffen, die es angenehm und einfach machen zu Fuß zu gehen.

- Das Netzwerk der Gehwege: Direkte und einfach zu befolgende Strecken sind das Herzstück einer fußgängerfreundlichen Stadt. Wohin Menschen auch gehen möchten, sollten sie das zu Fuß machen können. Dies erfordert sichere und uneingeschränkte Gehwege auf allen Straßen. Wenn Ihre Stadt sehr wenig Gehwege hat, wird es empfohlen, mit den Straßen in Wohngebieten und den Orten, die am meisten zu Fuß erreicht werden, zu beginnen (einschließlich Verkehrsknotenpunkte, Bildungsorte, Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsgebiete, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Beschäftigungszonen).⁵¹ Wenn Ihre Stadt bereits Gehwege an den meisten oder allen Straßen hat, könnten nützliche Maßnahmen das Erweitern stark genutzter Gehwege, die Einführung von Gebieten mit Fußgängerpriorität oder zusätzliche Abkürzungen für zu Fuß Gehende sein (kleine zusätzliche Verbindungen, die nicht entlang der Straßen sind und direktere Wege als mit dem Auto ermöglichen).
- Straßenübergänge: Eine begehbare Stadt benötigt ausreichend Möglichkeiten, Straßen sicher und direkt zu überqueren, ohne Umwege oder Ebenen zu wechseln. Kreuzungsstellen sollten minimale Wartezeiten und ausreichend Zeit zum Überqueren haben, selbst

⁵¹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_walking_in_sumps.pdf, S. 15.

für die langsamsten zu Fuß Gehenden.⁵² Hierbei gibt es Verbesserungsmöglichkeiten in fast jeder Stadt. Typische Maßnahmen sind zum Beispiel das Anbringen zusätzlicher Kreuzungsstellen, das Reduzieren der Wartezeiten für zu Fuß Gehende, Verkehrsampeln in Zebrastreifen umzuwandeln, die Überquerung anzuheben oder andere Infrastrukturmöglichkeiten anzubieten, die die Geschwindigkeit von Autos an gefährlichen Stellen herunterfahren.

- Umgebung des Fußweges: Um das Zufußgehen zu einem angenehmen Erlebnis zu machen, sollten Städte saubere und gut beleuchtete Wege mit interessanten Böden oder Grünanlagen anbieten. Bäume und andere Objekte, die Schatten bieten oder vor Regen schützen, helfen dabei, die Auswirkungen des Wetters zu adressieren. Ausreichende Sitzmöglichkeiten und Toiletten machen die Stadt zugänglicher für ältere Menschen und schaffen einen Treffpunkt für alle. Parks und Wasserstraßen steigern die Attraktivität eines Fußwegs enorm. Reduzierte Fahrgeschwindigkeiten, um somit den Lärmpegel und die Luftverschmutzung zu senken, sind weitere effektive Maßnahmen, Gehwege attraktiver zu machen.
- Beschilderung: Straßen sollten lesbare, klare Beschilderungen haben und vor Ort informieren, um bestimmte Reiseplanungen und die Erkundung zu Fuß zu ermutigen. Selbst wenn Navigationssysteme auf Mobiltelefonen weitverbreitet sind, erleichtert ein ausführliches System von Schildern für zu Fuß Gehende nach wie vor die Orientierung in der Stadt, insbesondere für Besuchende. Schilder sollten die Richtung und die Entfernung zu wichtigen Zielen anzeigen, möglicherweise ergänzt mit Karten der nahegelegenen Umgebung.

5.5. Aktivierung des öffentlichen Raumes

Die Wiederbelebung des öffentlichen Raumes ist für viele Kleinstädte ein wichtiges Thema. Ihre Zentren stecken aufgrund zurückgehender Kaufkraft, Online-Shopping und größeren Geschäften außerhalb der Stadt oft in der Krise. Während ein angenehmes Lebensumfeld tendenziell der Hauptmehrwert kleiner Städte ist, muss er mit dynamischen Treffpunkten ergänzt werden, welche die Bedürfnisse der Menschen für sozialen Austausch und Unterhaltung stillen. Das Ziel ist die Verstärkung sozialer Funktionen in einem Stadtzentrum, damit eine lebendige

52 https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_walking_in_sumps.pdf, S. 16.

Abbildung 15: Beispiel einer Sommerstraße in Malmö, Schweden.



Bild: © Malmö

Atmosphäre angeboten werden kann und Menschen aus größeren Städten anzieht. Die Aktivierung öffentlichen Raums ist eng mit der Parkraumbewirtschaftung und der Unterstützung für das Zufußgehen verbunden. Sie beinhaltet allerdings eine zusätzliche Reihe von Strategien.

Ein attraktives Stadtzentrum verbindet eine Vielfalt von Funktionen. Es bietet nicht nur Shoppingmöglichkeiten an, sondern auch Freizeitaktivitäten, Unterhaltung und kulturelle Einrichtungen, so wie öffentliche Dienstleistungen, Arbeitsstellen und Wohnraum. Es ist für alle Teile der Gesellschaft zugänglich und wird von der lokalen Gemeinde als ihr zentraler Treffpunkt wahrgenommen.⁵³ Dies resultiert in „sichtbarer Aktivität“ durch den ganzen Tag und den Abend. Um diese Mischung zu bekräftigen, steht eine Reihe von Strategien zur Verfügung, die am effektivsten sind, wenn die Stadtverwaltung und lokalen Interessenvertretungen zusammen an einem gemeinsamen Leitbild arbeiten.⁵⁴

- Was die Flächennutzungsplanung angeht, sollten Städte eine Mischung an Verwendungen im Stadtzentrum vorhersehen. Große Zonen nur mit Einzelhandel und Büros sollten vermieden werden, da sie wenig Abendaktivitäten anbieten, und Gebiete schaffen, die als unsicher und langweilig wahrgenommen werden. Nahegelegene Parks und Grünflächen ziehen Besuchende an, die gerne einen entspannten Spaziergang mit Shopping und anderen Aktivitäten verbinden möchten. Um das Stadtzentrum wettbewerbsfähig zu halten, wird ebenfalls empfohlen, die Erweiterung von

53 Andres Coca-Stefaniak, Verband der Städte und Gemeinden, 2013: „Successful town centres – developing effective strategies“ (engl.): https://www.researchgate.net/publication/261381195_Successful_town_centres

54 Andres Coca-Stefaniak, Verband der Städte und Gemeinden, 2013: „Successful town centres – developing effective strategies“ (engl.): https://www.researchgate.net/publication/261381195_Successful_town_centres, S. 10.

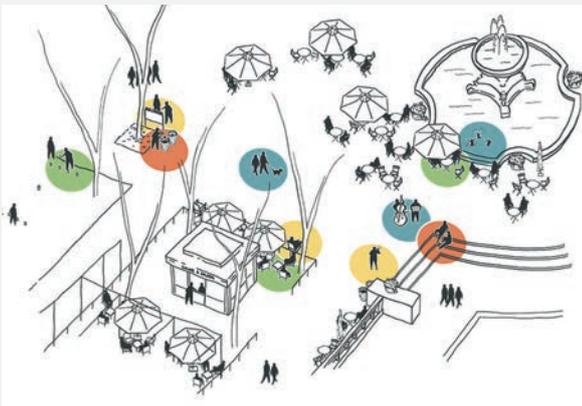
**Feld 22:
Platzschaffen**

Best Practice Beispiele

Eine Maßnahmenart, die in jüngster Zeit mehr Aufmerksamkeit bekommen hat, ist das Platzschaffen, abgeleitet vom englischen Begriff „Placemaking“. Dies kann mit der Anwendung „einfacher und kostengünstiger“ Lösungen beginnen sowie einer starken Zusammenarbeit mit den Ortsansässigen, um die Straßen und den öffentlichen Raum für eine verbesserte Lebensqualität und ein besseres Zugehörigkeitsgefühl umzuwandeln. Es Städten zu ermöglichen, schnelle Verbesserungen durchzuführen, kann ein nützlicher Bestandteil in Maßnahmenpaketen sein, um den erwünschten Wandel darzustellen und weiter Unterstützung für andere SUMP-Maßnahmen zu erhalten. Das Projekt für öffentliche Räume bietet ein großes Angebot an Ressourcen zur Stadtgestaltung: www.pps.org

Die Online-Plattform URB-I: URBAN IDEAS bietet eine inspirierende Datenbank mit stadtgestaltenden Projekten an, einschließlich Bildern, die die Situation mit einem „Vorher/Nachher“ vergleichen: www.urb-i.com/before-after

Quelle: Project for Public Spaces



Einzelhandelsgebieten außerhalb der Stadt zu begrenzen und gleichzeitig neue Entwicklungen zum Wohnraum, Arbeitsstellen und Einzelhandel in Richtung Stadtzentrum zu lenken.⁵⁵

- Was Wirtschaftspolitiken anbelangt, kann die aktive Planung durch die Stadt zu hohe Konzentrationen von großen Einzelhandelsketten und Büros vermeiden, welche sich andererseits in bester Lage gruppieren, da sie die höchsten Mieten zahlen können. Stattdessen wäre eine interessante Verbindung von unterschiedlichen Angeboten notwendig, einschließlich Cafés, Restaurants, Kino/Theater/Bücherei und lokalen Geschäften, die nicht unbedingt den höchsten

55 Aud Tennøy, Odd Midtskog, Kjersti Visnes Øksenholt und Njål Nore, Norwegian Centre for Transport Research, 2014: Zusammenfassung: Was kann getan werden, um die Innenstädte als Standorte für Einzelhandel und Dienstleistungen attraktiver zu machen?: <https://www.toi.no/getfile.php/1337147/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1334-2014/sum-1334-2013.pdf>

**Feld 23:
Kruševac,**

Best Practice Beispiele

Serbien: Schritt für Schritt zu einem lebenswerten Stadtzentrum

Kruševac (Bevölkerung 81.000) startete mit ihrem Schritt für Schritt Ansatz hin zu einer Fußgängerzone im Stadtzentrum im Jahr 2015. In jenem Jahr wurde die Hauptstraße dem motorisierten Verkehr jeden Abend von 18 bis 22 Uhr während der europäischen Mobilitätswoche gesperrt. In den folgenden drei Jahren wurde der Zeitraum jedes Jahr verlängert, so dass bis zum Jahr 2019 die Hauptstraße jeden Abend von Mitte April bis Mitte Oktober autofrei war. Dies war so beliebt, dass 50 % der Befragten in einer Umfrage im Jahr 2019 angaben, für eine Fußgängerzone im Stadtzentrum im Jahr 2021 zu sein und lediglich 6 % wollten, dass es so bleibt wie bisher. In Folge dessen wird das Stadtzentrum einen dauerhaften neuen und lebenswerteren Schliff zu seinem 650. Jubiläum im Jahr 2021 bekommen.

Für mehr Informationen (auf serbisch) siehe: SUMP-Dokument, Befragungsergebnisse und Videos

Hauptstraße am Tag



Hauptstraße am Abend



Quelle: Jelena Nikolić, Stadt Kruševac

Umsatz erzielen aber notwendig für eine attraktive Vielfalt sind. Nach der Analyse, welche Angebote mangelhaft sind oder um ihr Überleben kämpfen müssen, kann die Stadt sie bei einem neuen Mietvertrag für Immobilien der öffentlichen Hand direkt bevorzugen. Spezielle Pop-up-Stores helfen Menschen dabei, Ihre Geschäftsidee für ein paar Wochen zu testen. Und wenn sie ihre neuen Geschäfte dauerhaft haben möchten, können beispielsweise Programme, die die Miete in den ersten Monaten subventionieren, ihnen helfen sich zu etablieren.

- Was Gebäude- und Straßengestaltung angeht, sind interessante Erdgeschosszonen mit einer Vielzahl von Geschäften, Restaurants, offenen Büros, Dienste wie Büchereien, Kunstgalerien und vieles mehr, unabdingbar. Öffentlicher Raum sollte attraktiv und gut gepflegt sein, mit ausreichend Grünflächen und Sitzmöglichkeiten. Wo neue Gebiete entwickelt werden, schaffen ein kleiner Platz und viele unterschiedliche Architektur-

Feld 24: Cēsis, Lettland: Verändern durch Experimentieren

Als erste Maßnahme ihrer Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigungsleitlinie, hat Cēsis (Bevölkerung 18.000) einen ihrer Hauptplätze im Mai 2019 neu gestaltet. Der Platz wurde zuvor ineffizient vom Autoverkehr genutzt. Durch die Verwendung eines stadtgestaltenden Ansatzes mit einfachen und günstigen Materialien, ist er jetzt ein echter Marktplatz geworden. Die Neugestaltung fand über die Ferien im Mai statt, was den Menschen Zeit gab, die Verkehrsänderung nachzuvollziehen. Sie wurden darüber auf unterschiedliche Art und Weise informiert. Dennoch verursachte die Veränderung eine polarisierte Debatte. Heute jedoch, ein Jahr nach der Umsetzung, ist der neu gestaltete Marktplatz ein integraler Teil des Zentrums geworden. Dieses erfolgreiche Experiment hat die Zuversicht der Gemeinde in der Verwendung von einfachen, günstigen und effektiven Lösungen für weitere Mobilitätsverbesserungen in der Stadt gestärkt.

Quelle: Evija Taurene, Cēsis



Links: Platz vorher (Foto: Jurgis Rudmiezis), Rechts: Platz nach der Neugestaltung (Foto Oskars Ušpelis)



Links, Mitte und rechts: Schnelle temporäre Lösungen für die Neugestaltung in Verbindung mit öffentlichen Veranstaltungen

schaffende, anstelle eines großen Entwickelnden, eine vielfältigere Architektur. In bestehenden Gebieten können Verkehrsberuhigung und Umstrukturierung der Parkmöglichkeiten Räume für mehr Straßenaktivitäten freimachen. Insbesondere wenn Einkaufsstraßen nach wie vor für den Durchgangsverkehr genutzt werden, kann die Umleitung des Verkehrs auf andere Straßen oder um die Stadt herum einen großen Unterschied machen. Mehr und mehr Städte führen beispielsweise „Sommerstraßen“-Programme ein, wo bestimmte Straßen zu Fußgängerzonen werden und mit Bänken, Pflanzen und Straßenkunst während der warmen Jahreszeit umgestaltet werden. Davon profitieren insbesondere Restaurants und Cafés, die draußen Sitzgelegenheiten errichten können.

- Festivals und andere Veranstaltungen sind eine gute Möglichkeit, das Stadtzentrum zu beleben. Sie können einen wesentlichen Beitrag zur lokalen Wirtschaft leisten und ein Gefühl der Gemeinschaft und des Stolzes

für den Platz fördern. Veranstaltungen können von Messen zu kulturellen Festivals hin zu Märkten oder „Helles Nächten“ reichen und Ortsansässige sowie Gäste dazu einladen, ihr Stadtzentrum durch ein vielfältiges Angebot von Straßenaufführungen und Musik nachts zu erleben.⁵⁶ Eine gute Kooperation mit den lokalen Interessenvertretungen ist hier essentiell. Die Stadtverwaltung ermöglicht und unterstützt das Ganze oft, während Anwohnende und Geschäftsinhabende die Initiative ergreifen, um diese Veranstaltungen zu organisieren. Wenn man begrenzte Ressourcen in einer Kleinstadt priorisieren muss, ist es laut dem amerikanischen Experten für Innenstadtbelebung David D. Milner⁵⁷ nützlich, den folgenden drei Bereichen Top-Priorität zu geben:

56 Andres Coca-Stefaniak, Verband der Städte und Gemeinden, 2013: „Successful town centres – developing effective strategies“ (engl.): https://www.researchgate.net/publication/261381195_Successful_town_centres, S. 27.

57 N. David Milder, „Some Strategies for Small Town Downtown Revitalization“ (engl.), 2015.

- Plätze zum Essen und Trinken: Wichtige soziale Annehmlichkeiten, die in Kleinstädten überleben können, da sie geringe Miet- und Arbeitskosten haben und keine zu hohen Umsätze benötigen, um rentabel zu sein.
- Parks und öffentliche Räume: Bessere Auswahl als frühere Veranstaltungsorte (Theater, Museen, Arenas), da sie oft kostengünstiger sind zum Bauen und Pflegen und mehr Gäste anziehen. Es ist wichtig Ortsansässige und Geschäftsführende einzubinden und diese Orte langfristig lebendig zu gestalten, z. B. bei der Gestaltung von Veranstaltungen helfen.
- Kinos: Oft kämpfen sie aufgrund des Online-Wettbewerbs ums Überleben, sind allerdings eine große Bereicherung für das Straßenleben, insbesondere in bürolastigen Bereichen, die sonst nach den Geschäftszeiten leer wären. Neue Kinos haben so gut wie keine Anziehungskraft. Die Herausforderung liegt darin, bestehende Kinos offen, lebendig und profitabel zu halten, z. B. mit Hilfe von Crowdfunding oder als gemeindeeigenes Geschäft.

5.6. Parkraumbewirtschaftung für ein lebendiges Stadtzentrum

Parken ist in vielen Städten ein umstrittenes Thema. Jedoch hat es ein enormes Transformationspotential. Gute Parkraumbewirtschaftung kann dabei helfen, wertvollen öffentlichen Raum freizubekommen und somit Städte attraktiver werden zu lassen, Stausituationen, Straßensicherheit und Luftverschmutzung zu verbessern und Erlöse zu erzeugen. Dies ist insbesondere für Städte mit einer mittelalterlichen Struktur oder engen Straßen wichtig, wo Raum sehr begrenzt ist. Das Thema bedarf allerdings guter Kommunikation, Vorbereitung und einen strategischen Ansatz für Planende, um erfolgreich zu sein.

Gute Maßnahmen und Vorschriften zu Beginn

Parkvorschriften können stufenweise implementiert werden. Anstatt eine größer werdende Parkinfrastruktur zu errichten, was mehr Autofahrende anzieht, sollten Städte kontinuierlich das Management bestehender Kapazitäten verbessern. Das ist auch kosteneffizienter.

Viele Städte fangen mit einer kontrollierten Parkzone mit Zeitbegrenzungen und Parkgebühren im Stadtzentrum an (z. B. am Rande des Zentrums, oder Park + Ride an öffentlichen Verkehrsknotenpunkten). Das Ziel ist es, das Parken an der Straße zu begrenzen und diese Räume für andere (nachhaltigere) öffentliche Nutzung umzugestalten. Bezahlte oder zeitbeschränkte Zonen können schrittweise erweitert, Gebühren erhöht, Parkregime differenziert (einschließlich Ausnahmeregelungen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen) und privates Parken kann von der Öffentlichkeit gegen eine Gebühr genutzt werden.

Feld 25: Beispiel mit einer guten Balance zwischen in verschiedenen Zonen und öffentlichem Nahverkehr

Best Practice Beispiel

Zonen => Parkregime	Zentrum (an der Straße)	Außerhalb (+400m) (an der Straße)	Abseits der Straße	Fahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr
Bereich mit hoher Fluktuation (Einkaufen und Ausgehen)	20' max	30' max	2 Std./2€	1,80 €
Kurz	1 Std./2€ 2 Std./5€	Blaue Zone (max 2 Std.)* 1 Std./1€ 2 Std./3€	2 Std./2€	
Lang	Nicht erlaubt	4 Std./7 €	8 Std./5 €	
24 Std. (Parkerlaubnis)	Nicht erlaubt	Erlaubnis 50€-200€/Jahr	8 € (Besuchende) Permits	

*für – 40.000 Städte als Übergangsmaßnahme

Sint Niklaas, Belgien: Umfangreiche Parkraumbewirtschaftung als Teil eines SUMP

Parkraumbewirtschaftung ist eines von sechs Leitsätzen im zweiten SUMP von Sint Niklaas (Bevölkerung 77.000), verabschiedet im Jahr 2014. Um die Lebensqualität in Wohngebieten zu verbessern und ein verkehrsberuhigtes und sicheres Stadtzentrum zu schaffen, welches dem Fuß- und Radverkehr die Priorität gibt, hat die Stadt mehrere Parkmaßnahmen umgesetzt:

- Förderung des Langzeitparkens (einschließlich Anwohnende) auf den sieben Hauptparkmöglichkeiten abseits der Straße
- Harmonisierung von Parktarifen, damit das Parken abseits der Straßen günstiger als das Parken an der Straße wird
- Fußgängerzonen und das Entfernen von 85 Parkplätzen an der Straße in der Haupteinkaufsstraße
- Beladen sowie das Parken von Fahrrädern in den autofreien Bereichen erlauben
- Stop + Shop Parkplätze, die für 30 Minuten kostenlos sind (kontrolliert via Straßenoberflächensensoren)
- Vereinfachung (weniger Variation) und bessere Kommunikation der Parktarife
- Erweiterung der blauen Zone (Kurzzeitparken), die für Anwohnende bestimmt sind, somit wird der Parkdruck durch langzeitparkende Autos reduziert
- Bessere Beobachtung und Kontrolle von Parkindikatoren: Nachfrage & Angebot, Belegung...
- Mehrfache Nutzung von privaten Parkplätzen, wie z. B. Supermärkte, in Gebieten mit hohem Bedarf
- Entfernung von Parkplätzen an der Straße, um Fahrradwege umzusetzen
- Entkriminalisierung der Parkraumbewirtschaftung

Ein neues Parkabkommen für eine lebenswerte Nachbarschaft

Das Wohnviertel Elisabeth steht unter hohem Parkdruck. Als eine neue Cohousing-Siedlung geplant wurde, haben sich die zukünftigen Inhabenden über die zu hohen Baukosten beschwert, bei Einhaltung traditioneller Parkstandards. Die Stadt einigte sich auf die Einführung einer neuen, nachhaltigeren Parkstrategie.

1. Die neue Wohnsiedlung ist durch behördliches Eingreifen (neuer Straßenname außerhalb des Gebiets der blauen Zone) von den Parkerlaubnissen für die neuen Anwohnenden ausgeschlossen.
2. Entwickelnden Personen wird stattdessen das Carsharing angeboten, Mindestanforderungen beim Fahrradparken werden die Fahrradnutzung unter den neuen Anwohnenden erhöhen.
3. Durch einen Beteiligungsprozess werden Autobesitzende in der Nachbarschaft dazu angeregt, ihre Erlaubnis für das Parken auf einem vorgesehenen Parkplatz an der Straße gegen einen Parkplatz mit Doppelnutzung (z. B. Supermärkte, Krankenhäuser, Ämter) einzuwechseln. Das Ziel ist die Reduzierung des Parkens an der Straße im Elisabeth-Viertel um 115 Parkplätze (-50 %).

Für nähere Informationen siehe:

SUMP (Zusammenfassung, auch auf anderen Sprachen erhältlich)

Interview mit dem Sint-Niklaas Vizebürgermeister für Mobilität: Carl Hanssens; Videoszene von Park4SUMP aus Sint-Niklaas



Links: Einkaufsstraße Stationsstraat.



Rechts: Hauptplatz mit halb offenen Parkgaragen (Kapazität 360 Personen) und zurückgewonnener öffentlicher Raum. In der Vergangenheit haben hier 440 Autos an der Straße geparkt.

Bilder: © Sint-Niklaas

Effektiv, aber faire Parkraumbewirtschaftung (mit entsprechenden Gebühren) ist immer ein integrierter Teil des Parkraummanagements.

Wie bestimmt man die richtige Einstufung der Parkgebühr?

Parken ist niemals unentgeltlich. Parken auf öffentlichem Boden ist immer stark subventioniert, was bedeutet, dass auch Nicht-Autofahrende für diese Kosten aufkommen. Bei einer fairen Einstufung der Parkgebühren geht es darum, die Balance zu finden (siehe Feld 25). Dies sollte eine Reihe von Aspekten berücksichtigen, wie z. B.:

- Lebensstandard, durchschnittliches Einkommen im Land
- Bestehende und bevorstehende Mobilitätsmuster
- Verfügbarkeit von Alternativen (Fahrradparkmöglichkeit, Carsharing, öffentlicher Nahverkehr,...)
- Bereichsspezifikationen (Parkplatzdruck, Wohngebiet, Einkaufsgebiet, Stadtzentrum oder Randbezirke)
- Kurz-/Langfristig: Langfristig kann langsam erhöht werden.
- An der Straße / abseits der Straße: Harmonisierung der Tarife (Erhöhen Sie die Gebühren für das Parken an der Straße) führt zu einem Rückgang der Anzahl von Fahrzeugen, die nach einem Parkplatz suchen.
- Durchsetzungskosten

Wie überwindet man öffentlichen, politischen oder medialen Widerstand?

- Betonen Sie die Vorteile: Der einzig richtige Weg, Menschen zu überzeugen ist es, Ihnen zu zeigen, dass die Situation sich durch den vorgeschlagenen Wandel verbessern wird. Parkraumbewirtschaftung gibt allen öffentlichen Raum zurück, nicht nur Fahrradfahrenden, zu Fuß Gehenden und den Nutzenden des öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch Geschäftsinhabenden, Anwohnenden, und allen, die sonst ihr Auto ein bisschen weiter weg geparkt hätten, aber die angenehme Atmosphäre genießen. Verwenden Sie Veranschaulichungen und Bilder von anderen Städten, um die Vorteile greifbarer darzustellen.
- Verwenden Sie Daten und Zahlen, um gegen Gefühle und Emotionen über gefürchteten Auswirkung entgegenzutreten: Erfolgreiche Beispiele von kleineren Städten helfen dabei, um mögliche Auswirkungen vor der Einführung der Maßnahmen aufzuzeigen. Datenerhebung vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung (z. B. Umfragen zu Geschäftserlösen in der Fußgängerzone) geben einen Beleg für die wahre Auswirkung.

- Seien Sie transparent darüber, für was Parkerlöse verwendet werden: Investieren Sie erneut in nachhaltige Verkehrsmöglichkeiten oder involvieren Sie Nachbarschaften in die Nutzung des Haushalts.
- Die Durchschnittsraten der Befragung (sollte max. bei 85 % sein) sollten sicherstellen, dass hauptnutzende Menschen einen Platz leicht finden können.
- Treffen Sie mit Nachbarstädten Vereinbarungen zu den Parktarifen, um zu vermeiden, dass Autofahrende nach billigeren Möglichkeiten „nebenan“ suchen.
- Seien Sie mutig: Menschen beschwerten sich für gewöhnlich, wenn neue Parkmaßnahmen eingeführt werden, aber anfänglicher Widerstand wird schnell zu Unterstützung, wenn sie die positiven Auswirkungen sehen.

Wie sieht es mit den Auswirkungen auf das Einkaufen aus?

Die Verbraucher schätzen das Angebot an Geschäften und das Einkaufsumfeld. In den meisten Städten sind es nicht die Autofahrenden, die den Umsatz des Einzelhandels steigern. In kleineren Städten ist es wichtig, ein hochwertiges, freundliches Einkaufsumfeld zu bieten, das nicht vom Verkehr dominiert wird. Für diejenigen, die mit dem Auto ins Stadtzentrum kommen, können besondere Regelungen – z. B. „shop and go“ – gelten (siehe auch das Sint-Niklaas-Beispiel).

Für nähere Informationen siehe:

<https://civitas.eu/projects/park4sump>

<https://park4sump.eu/news-events/news/good-reasons-and-principles-parking-management>

<https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/Parking%20and%20Sustainable%20Urban%20Mob%20Planning%20PRINT.pdf>

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/resolve/>

5.7. Attraktive Arbeitsplätze und Wohnräume

Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen ist eine Hauptherausforderung für kleinere Städte und insbesondere für schrumpfende Städte außerhalb von Metropolgebieten, da Menschen aufgrund von Beschäftigung und höherer Bildung oft in größere Städte ziehen. Sie müssen dann vielleicht neue Ansätze berücksichtigen und digitale Technologien einsetzen, um Ihre Stadt zu einem attraktiven Ort zum Arbeiten und Leben zu machen.

Best Practice Beispiel



**Feld 26: SOHO SOLO
(Small Office Home Office), Frankreich**

Soho Solo Projekt bietet Fördergelder und professionelle Meeting-Räume an, um den Umzug von Menschen, welche im Homeoffice arbeiten, in ländlichen Gebieten zu unterstützen. Das Projekt hat eine gute aktive Reichweite und klare Online-Informationen für interessierte Parteien.

8 zweckgebundene Coworking Spaces werden verwendet, um Kundschaft und Lieferunternehmen in einem professionellen Umfeld zu empfangen und Internetzugang und IT-Equipment anzubieten, um so professionelle und private Arbeit, Diskussionen und Sitzungen zu unterstützen. Soho Solo stellt auch Sitzungen zwischen lokalen Unternehmen und neuen Einwohnenden auf die Beine, um sie zu integrieren, lokale Kontakte zu knüpfen und ihre Fähigkeiten und Ideen zu nutzen. Innerhalb der ersten fünf Jahre seines Bestehens, hat das Projekt 258 neue Soho Solos und 800 neue Einwohnende einschließlich ihrer Familien angezogen.

Nähere Informationen finden Sie unter: Soho Solo Gers: Arbeiten und Leben auf dem Land mit Telearbeit: <https://www.soho-solo-gers.com/>

Die Planung attraktiver Orte zum Arbeiten und Leben benötigt unterschiedliche Elemente. Das erste zu berücksichtigende Element ist eine Verbesserung der Bedingungen für die Ortsansässigen, die in Ihrem Beruf eine gewisse Flexibilität genießen. Es ist durchaus nützlich, für bestehende Arbeitsplätze zu kämpfen und neue traditionelle Arbeitsplätze anzuziehen. Das ist jedoch nicht ausreichend. Sie müssen neue Ansätze in Erwägung ziehen, um Menschen anzulocken, indem Sie die Dienste, die sie benötigen, anbieten.

- Um ältere Menschen anzuziehen, können Städte die Entwicklung der öffentlichen Dienste, digitale Behördendienste, bedarfsgesteuerte Busse und gute Gesundheitsdienstleistungen unterstützen.
- Um junge Menschen und Kunstschaffende anzuziehen, können Städte die Schaffung einer digitalen Infrastruktur, Coworking-Möglichkeiten und kreative Räume schaffen.

Als politisch-entscheidungstragende Person einer Kleinstadt, können Sie bestimmte Schritte unternehmen, um neue Einwohnende zu gewinnen, die entweder keine Arbeitsplätze benötigen, ihre Arbeit mit sich bringen oder ihren Arbeitsplatz selber schaffen können.

Die neuen Einwohnenden sind oft talentierte junge Familien, Menschen, die einen Midlife-Karrierewechsel wagen und aktive ältere Menschen.

Sprechen Sie die an, die keine Arbeitsplätze benötigen

Die potentiellen Einwohnenden sind oft wohlhabende ältere Menschen oder Besizende eines Ferienhauses. Wohlhabende ältere Menschen werden zu guten Gesundheitsdienstleistungen und besonderen Pflegeheimen entscheidend angezogen. Städte können digitale Behörden-dienste, Online-Shopping, mobile Gesundheitsberatungen, die täglich in einer anderen Stadt oder einem anderen Dorf abgehalten werden, unterstützen (z. B. DB Medibus – eine Praxis von ärztlichen Fachpersonal auf Rädern⁵⁸), aber auch bedarfsgesteuerte Verkehrsdienste (für nähere Informationen siehe INCLUSION⁵⁹). Auf der anderen Seite können Besizende eines Ferienhauses von Städten angezogen werden, die nur zwei bis drei Autostunden oder Zugfahrt von großen Ballungsräumen entfernt sind. Dies setzt voraus, dass die Städte ein gut angebundenes Verkehrsnetz unterhalten und ausbauen.

Sprechen Sie die an, die ihre eigenen Arbeitsplätze schaffen oder ihre Arbeitsplätze mitbringen

Die potentiellen Anwohnenden neigen dazu, sehr von elektronischer Kommunikation statt von einem bestimmten Ort abhängig zu sein. Genauer gesagt arbeiten Sie im Webseiten-Design und Services, Grafikservice, Management von Investitionsfonds, Unternehmensberatung mit Führungskräften/Kundschaft an anderen Orten. Sie können freiberufliche Personen, Übersetzende, im Journalismus Tätige, akademische Forschende, Handwerkende oder kreative Menschen, die auf der Suche nach einem langsameren Tempo sind und eine rustikale Umgebung möchten, sein. Letztlich ist es auch möglich, dass andere einen Karrierewechsel anstreben und ein Restaurant, Bars, Hotels oder Einzelhandelsgeschäfte in Ihrem Gebiet eröffnen möchten.

- Diese Menschen benötigen eine zuverlässige Internetverbindung, Postdienste und eine gute Verkehrs-anbindung. Um diese Menschen anzuziehen, können Städte eine funktionierende digitale Infrastruktur und

58 <https://land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis/preis-traeger/best-practice-2019/db-medibus>

59 www.h2020-inclusion.eu

High-Speed-Internet anbieten, dies auch bestehenden Unternehmen die Möglichkeit geben wird, mehr Kundschaft zu erreichen. Städte können das Eröffnen von Telezentren und Coworking Spaces bedenken (z. B. Telezentren Soho-Solo in Gers⁶⁰). Die Beliebtheit solcher Plätze hat kürzlich drastisch angezogen (während der Covid-19 Pandemie) und kleinere Städte sollten die Entwicklung dieses Systems bedenken, um ihren bestehenden Einwohnenden Arbeitsplätze in der Ferne anzubieten.

- Um neue Menschen anzulocken, können Städte gute öffentliche Dienste, wie z. B. Schulen, Geschäfte und Supermärkte, Gesundheitsdienstleistungen, öffentliche Schwimmbäder, Sportvereine, etc. unterstützen. Die Entwicklung dieser neuen Dienstleistungen, wie z. B. kontaktlose Lebensmittelgeschäfte und Abholstationen von Onlinehändlern, können ein Plus sein. Gute Kommunikation zu den Annehmlichkeiten der Städte ist ein wichtiger Punkt und sollte eine Online-Karte ihrer Orte beinhalten. Schöne Landschaften, ansprechendes Stadtzentrum und soziale Einrichtungen sind für Zugezogene attraktiv.
- Um junge Menschen und Künstler anzulocken, können Städte flexible, temporäre und kostengünstige kreative Räume für Konvergenz und Experimente entwickeln (wie z. B. Häuser für Kunstschaffende, Live-Work Wohnräume, kreative Brutkästen, Tagungsräume, etc.). Kunstschaffende, die zu Gast sind, ziehen möglicherweise dauerhaft in die Stadt, wenn ihnen Kreativräume angeboten werden.⁶¹

Mit bestehenden Arbeitgebenden arbeiten

Eine weitere wichtige Gruppe, die zu berücksichtigen gilt, sind die bestehenden Arbeitgebenden. Als große Verkehrsgeneratoren und Multiplikatoren für viele Beschäftigte und Kundschaft, können Unternehmen eine Schlüsselrolle bei der Unterstützung der nachhaltigen Mobilität spielen. Kleinstädte sollten in ihrer Verkehrsplanung regional zusammenarbeiten, da Arbeitgebende 50 km weit weg angesiedelt sein können, um einen gemeinsamen regionalen Ansatz zu schaffen.

Als Schlüsselement könnten Klein- und Mittelstädte in Betracht ziehen ein Mobilitätsmanagement für große Unternehmen zu entwickeln, die Pendelströme und Geschäftsreisen verursachen. Eine Vielzahl von Optionen steht für nachhaltige Mobilitätslösungen zur Reduzierung des Pendlerverkehrs zur Verfügung:

- Das Organisieren besonderer Pendlerbusse, die sie zu ihrem Arbeitsplatz fahren, statt dass sie mit dem Auto pendeln müssen.
- Bieten Sie Karten für den öffentlichen Verkehr an. Anstelle eines Privatautos, sollten Beschäftigte ein persönliches Mobilitätsbudget für betriebliche und private Fahrten erhalten, welches sie in Form einer Monatskarte für den öffentlichen Nahverkehr, eine bestimmte Anzahl der Carsharing-Nutzung und Taxi-Fahrten verwenden können.
- Bieten Sie (elektrische) Fahrräder auf derselben Grundlage wie ein traditionelles Firmenauto an, damit Beschäftigte das Fahrzeug, in diesem Fall ein E-Bike, exklusiv innerhalb und außerhalb der Arbeitsstunden als betriebliche Zusatzleistungen verwenden kann. Um das Ganze attraktiv zu gestalten, können Unternehmen das Geld, das sie sparen, dazu verwenden, zusätzliche Vorzüge zu schaffen, wie z. B. Gehaltserhöhungen, eine Fahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr, etc.
- Unterstützen Sie Plattformen von Fahrradverleihsystemen für Mitarbeitende. In Stuttgart (Baden-Württemberg) ermöglicht die Plattform des Fahrradverleihsystems ein Pendlernetz der Gemeinde sowie die schnelle Entwicklung eines Fahrradverleihsystems in der gesamten Region.
- Ermutigen Sie klein- und mittelständische Unternehmen zur Nutzung von vorhandenen Carsharing-Systemen statt ihre eigenen Programme einzuführen. Carsharing-Anbietende stellen oft gesonderte Haltestellen für betriebliche Kundschaft auf ihrem Firmengelände, da sie eine Mindestnutzung garantieren können. Mit der Vereinbarung eines Carsharing-Anbietenden können bestimmte Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten exklusiv für das Unternehmen reserviert werden (z. B. zwei Autos, Montag bis Freitag von 8 bis 17 Uhr). Eine zuverlässige Zahl von Autos kann immer zur Verfügung gestellt werden.⁶²
- Unterstützen Sie die Entwicklung eines Fuhrparkmanagements der Firma. Unternehmen können einen Pool von (elektrischen) Fahrrädern und (elektrischen) Autos für geschäftliche Reisen schaffen, statt Firmenautos zu subventionieren, welche die Beschäftigten auch in ihrer Freizeit nutzen könnten. Dies trägt zur Kosteneinsparung bei, da es die Zahl der Pendlerfahrzeuge und die Zahl der Parkplätze reduziert,

60 Cerema, „Plan de mobilité rurale“, 2019 (franz.).

61 <https://urbact.eu/networks/creative-clusters>

62 <https://carsharing.de/themen/carsharing-fuer-unternehmen/carsharing-fuer-gewerbliche-kunden>

Feld 27: Betriebliches Mobilitätsmanagement Mahle, Österreich

- Gewinner des VCÖ-Mobilitätspreises 2019
- Ländliches Gebiet: St. Michael ob Bleiburg = Bevölkerung 532, in einer Gemeinde von 2.200 Einwohnenden -> viele Arbeitskräfte pendeln von den umliegenden Regionen
- Mit etwa 3.000 Mitarbeitenden ist Mahle der größte Arbeitgeber in einer ländlichen Region
- Neuer Expressbus, der mit der S-Bahn und mit dem Schichtbeginn koordiniert ist
- Kostengünstige Mahlzeitarife -> sparen monatlich 120 € an Spritkosten, etc.

Als es notwendig wurde das Unternehmen zu vergrößern, entschied sich Mahle dafür, das betriebliche Mobilitätsmanagement zur Motivation der Beschäftigten zu verwenden und ein Umdenken hin zum öffentlichen Nahverkehr und zu Fahrrädern zu schaffen. Die Maßnahmen wurden mit dem Kärntner Verkehrsverband im Auftrag des Landes Kärnten koordiniert. Der S-Bahn-Dienst wurde damals im Dezember 2017 verbessert, es wurden mehr Zugverbindungen für die Mahle-Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Seit August 2018 fährt ein Elektrobus zwischen dem Bahnhof St. Michael und dem Betriebsgelände, um Mitarbeitende zum Firmengelände zu bringen. Der E-Bus ersetzt den Diesel betriebenen Unternehmenstransport und ist auch innerhalb des Busstreckenplans, welche der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Um die Personen, die in Fahrradentfernung von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen zu motivieren auf das Fahrrad zu wechseln, wurden Verbesserungen der Fahrradverbindungen gemacht und die Anzahl der Parkmöglichkeiten für Fahrräder besonders erhöht. Verschiebbare Fahrradboxen wurden auch am Bahnhof St. Michael erbaut. Als weiteren Anreiz, gibt es für die Mitarbeitenden eine vergünstigte Arbeitsfahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr.

Quelle: https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/Mobilitaetspreis%202019/MP19_PreistraegerInnen_Mappe.pdf

Best Practice Beispiel



Feld 28: Bad Berleburg, Deutschland

Kernstadt, Bevölkerung: 7.000; 19.700 mit umliegenden Dörfern
 Die Stadt stand vor strukturellen Schwierigkeiten, wie z. B. einer leicht sinkenden Bevölkerung über die letzten 20 Jahre, da sie in einer Bergkette relativ weit weg von größeren Städten liegt und öffentliche Ausgaben kürzen musste (indem sie angebotene öffentliche Dienste in den umliegenden Dörfern konzentrieren und bündeln musste).
 Die „Stadt der Dörfer“, wie sie sich selbst nennt, hat für eine lebenswerte Landschaft ein Leitbild (Bad Berleburg 2030) mit einem Beteiligungsprozess entwickelt. Eine Strategie wurde entwickelt, um die alternde Gesellschaft mit guten Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Kernstadt und den 22 umliegenden Dörfern bis 2030 zu unterstützen.

Unter den Projekten sind:

- „Digitales Stadtzentrum“, eine Plattform, auf der Ortsansässige aus jedem Dorf kommunizieren, planen und gegenseitig nach Hilfe fragen können.
- „Kognitives Dorf“, ein Projekt, das älteren Menschen dabei hilft Online von lokalen Geschäften einzukaufen.
- Willkommensdienste, die den Fachkräftemangel angehen (z. B. Sitzungen) und ein Netzwerk von Ansprechpersonen für Hinzugezogene und Menschen, die wieder zurückziehen, nachdem sie wo anders gelebt haben.
- Verbesserte Gesundheitsdienste und eine Initiative, aktive und naturnahe Gäste zu erreichen.

Bild: Bad Berleburg



Best Practice Beispiel

- insbesondere für kaum genutzte Fahrzeuge (siehe den Bereich zum Carsharing unten).
- Ermutigen Sie Unternehmen zur Einführung von bezahlungspflichtigen Auto-Parkplätzen am Arbeitsplatz, während gleichzeitig gute Fahrrad-Parkmöglichkeiten und möglicherweise Umkleieräume, Duschen, Schließfächer, Pumpen und ein Pool von Fahrrädern sichergestellt wird.

- Diskutieren Sie mit großen Unternehmen die Möglichkeit ihre Arbeitsstunden zu verschieben, und so die Stoßzeiten der Pendelnde zu reduzieren (z. B. indem der Tag 15 Minuten früher/später beginnt).

In kleineren Städten ist die Stadtverwaltung oft der größte Arbeitgebende. Als politisch-entscheidungs-tragende Person einer Stadtverwaltung sollten Sie daher mit den

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements innerhalb Ihrer eigenen Organisation anfangen. So können Sie ein Beispiel für andere Unternehmen und Organisationen sein, zumal viele Fahrten in kleinen Städten mit den Personen und Waren im öffentlichen Raum verbunden sind.

5.8. Attraktiver öffentlicher Nahverkehr

Öffentliche Verkehrsmittel sind für das Mobilitätssystem grundlegend: Sie garantieren, dass alle Zugang zu den öffentlichen Dienstleistungen, Beschäftigung, Bildung und Ausbildung hat. Trotz ihrer kritischen Rolle kann es eine Herausforderung sein attraktive öffentliche Verkehrsmittel in Klein- und Mittelstädten anzubieten. Eine geringere Bevölkerungsdichte gestaltet dies allgemein mit mehr Herausforderungen, allerdings schaffen es die Dienste oft nicht auf die Bedürfnisse der Nutzenden zu reagieren. Dies kann sich durch eine unzureichende Anzahl an Haltestellen oder durch Haltestellen an den falschen Standorten äußern.

Fahrzeuge sind vielleicht für die Nutzung durch ältere Menschen nicht geeignet, Häufigkeiten und Betriebszeiten des Busdienstes können ebenfalls ein Problem darstellen und potenzielle Nutzende sind sich oft des Dienstes unbewusst, da nur unzureichende Informationen bereitgestellt werden. Zudem führen eine alternde und schrumpfende Bevölkerung zu sinkenden Nutzerzahlen und Erlösen, gefolgt von Kürzungen im öffentlichen Nahverkehr in vielen kleinen Städten.

Die Entwicklung verschlechternder Dienste und Haushaltskürzungen kann allerdings rückgängig gemacht werden. Öffentliche Behörden in ganz Europa haben neue Formen des öffentlichen Nahverkehrs und komplementären „weichen“ Maßnahmen entwickelt, um dem Verkehrsnetzwerk von Klein- und Mittelstädten neues Leben einzuhauchen.

Regionale Integration des öffentlichen Nahverkehrs

Der öffentliche Nahverkehr wird oft nur von einer oder einem einzelnen Anbietenden, dessen Bereich auf nur eine Gemeinde oder Stadt beschränkt ist, angeboten. Die Zuständigkeitsgrenzen zwischen den Verkehrsunternehmen zu überqueren, bedeutet oft die Informationen von zwei unterschiedlichen Quellen zu sammeln. Die Fahrpläne können einander höchstwahrscheinlich nicht angepasst werden und die Kundschaft muss möglicherweise zwei Fahrkarten kaufen. Diese Faktoren können eine Fahrt über „Tarifgrenzen“ hinaus äußerst unangenehm gestalten.

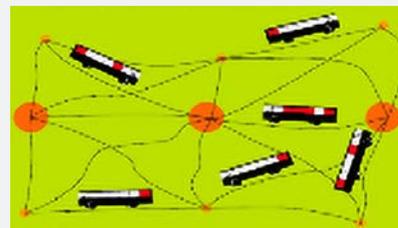
Um den öffentlichen Nahverkehr benutzerfreundlicher zu gestalten, müssen Verkehrsunternehmen ihre Dienste

Best Practice
Beispiel

Abbildung 16: Strategie zur Entwicklung des Busnetzwerks in der Region Gooi en Vechtstreek, Niederlande

Quelle: Jordy van Slopten

Ist-Zustand



Soll-Zustand



umorganisieren und das Betriebsgebiet besser mit den benachbarten Regionen verbinden. Dies ist insbesondere in kleinen Städten wichtig, da die meisten Fahrten über das Stadtgebiet hinaus gehen. Für kleinere Städte ohne jeglichen öffentlichen Nahverkehr, kann vielleicht nur die Organisation auf regionaler Ebene überhaupt etwas verändern.

Regionale Integration beinhaltet eine Anpassung der Fahrpläne mit benachbarten Verkehrsunternehmen, um den Übergang so sanft wie möglich zu machen, sowie eine Anlaufstelle für Informationen und Buchungen zu schaffen. Zum Beispiel kann ein gemeinsames Online-Reiseplanungs- und Buchungsportal den Nutzenden dabei helfen, alles was sie für die regionale Reise benötigen an einem Ort zu finden. Die folgenden Beispiele zeigen inspirierende Ansätze der Verkehrsunternehmen, um Partnerschaften für eine reibungslose grenzüberschreitende Reise zu etablieren.

Im Alba Iulia Gebiet in Rumänien wurde zwischen den Städten Alba Iulia (75.000 Einwohnende) und sieben benachbarten ländlichen Gebieten (Gesamtbevölkerung 23.259) eine öffentliche Verkehrskooperation gegründet. Das vorherige System hatte einige Lücken, wie z. B. nicht angepasste Fahrpläne von städtischen und ländlichen Diensten und wenig Haltestellen. Um dies zu verbessern, hat eine einzelne private Betreibende einen Vertrag von der interkommunalen Behörde erhalten, um einen integrierten öffentlichen Nahverkehr für das gesamte Gebiet anzubieten. Durch die Umsetzung eines kohärenten Netzwerkes und einem zuverlässigeren Dienst, hat das Unter-

nehmen es geschafft, die Zahlen der Nutzenden des öffentlichen Nahverkehrs beträchtlich zu steigern. (Nähere Informationen unter: <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Alba-Iulia.pdf>).

In der Region um die deutsche Stadt Ravensburg (51.000 Einwohnende) hat der Verkehrsverband BODO eine zentrale Anlaufstelle für den öffentlichen Nahverkehr geschaffen. 20 öffentliche Verkehrsanbieter wurden erfolgreich integriert. Reisende in der Region können nun ihre Fahrkarte auf einer einzigen Plattform buchen und dabei mehrere Betriebsgrenzen überschreiten. Der Preis wird von der Anzahl der benannten Zonen bestimmt. BODO ist ein Managementunternehmen, das selbst keine Busse oder Züge betreibt, aber Informationen bereitstellt und ein Buchungsportal für den Verkehrsdienst der Verkehrsanbieter ist. (Nähere Informationen unter: www.bodo.de)

Reibungslose multimodale Mobilitätsketten: den öffentlichen Nahverkehr mit anderen Verkehrsmitteln verbinden

Nutzende des öffentlichen Nahverkehrs verknüpfen immer unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander, da sie zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad, Scooter oder mit dem Auto zu und von der Bus- oder Bahnhaltestelle fahren. Zur Optimierung dieser multimodale Mobilitätskette ist eine gute Integration des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln unabdingbar.

Ein gut entwickeltes Zuführungssystem, welches das hohe Aufkommen auf den Hauptstrecken kontrolliert, erleichtert den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr. Dies kann bedarfsgesteuerte Buslinien, die Personen zum Bahnhof fahren, Park & Ride Plätze an einer Haltestelle und hochwertige Fahrradwege oder angenehme Fußwege, die zu einer Bushaltestelle führen, beinhalten. Solche Zuführungssysteme sind in Kleinstädten unabdingbar, da es dort

wenig Bus- oder Bahnhaltestellen gibt, die nicht unbedingt an einer Hauptlinie liegen.

Mobilitätsstationen (die auch Mobilitätshubs genannt werden) haben sich als solide Konzepte erwiesen. Sie verbinden Klein- und Mittelstädte mit den Hauptlinien. Da Busnetzwerke mit vielen langsamen und unregelmäßigen Linien weniger beliebt sind als Netzwerke mit wenig schnellen und häufigen Linien, kann es vorteilhaft sein, das System um die Verkehrsknotenpunkte des öffentlichen Nahverkehrs mit Zuführungssystemen neu zu strukturieren. Die Mobilitätsstationen an sich dienen als attraktiver Verkehrsknotenpunkt, wo Menschen vom Fahrrad, Auto (Carsharing) oder (bedarfsgesteuerten) Bus zu Bussen oder Zügen mit hoher Taktfrequenz wechseln. Sie wurden errichtet, um die multimodale Reise so reibungslos wie möglich zu gestalten. Sie beinhalten daher nicht nur sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder und Autos, Lade- und Sharing-Angebote, sondern oft auch zusätzliche Dienste, wie z. B. angenehme Wartemöglichkeiten, öffentliche Toiletten, Internetzugang oder sogar Packstationen und Arbeitsräume.

Die unterschiedlichen Mittel sollten allerdings nicht nur physikalisch miteinander verbunden werden. Um die von Menschen erwartete Flexibilität anzubieten, müssen Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs auch Mobilitätspakete anbieten, die Dienste jenseits von Bussen und Zügen mit einer Einzelfahrkarte integrieren. Solche Pakete, die für gewöhnlich als Monatsfahrkarte angeboten werden, können den öffentlichen Nahverkehr (Zeitbudgets für) Carsharing, Taxis, Fahrradverleihsysteme und andere Dienste umfassen.

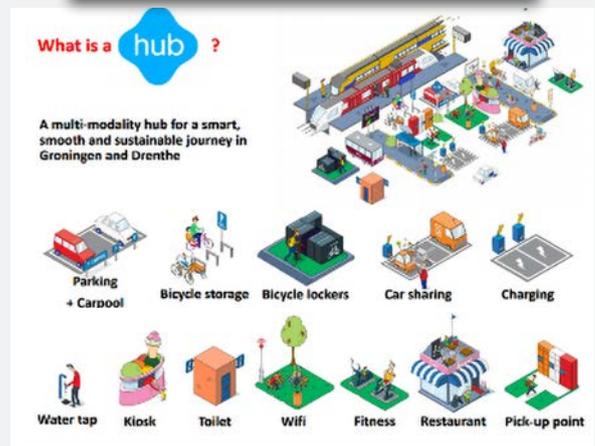
Im deutschen Landkreis Minden-Lübbecke können Einwohnende das sogenannte „LandEiAboPlus“ kaufen. Mit dieser Monatsfahrkarte können sie den öffentlichen

Feld 30: Groningen-Assen Region, Niederlande: attraktive Hauptstrecken

Die Verkehrsbehörde von Groningen-Drenthe hat eine Strategie basierend auf Mobilitätshubs aufgestellt. Momentan gibt es ein Netzwerk von über 50 Verkehrsknotenpunkten in den zwei Provinzen, wohnen keine Anwohnenden weiter als 15 km von ihnen entfernt liegen. Öffentlicher Nahverkehr ist um Züge und schnelle leistungsfähige Busse mit regelmäßigen direkten Verbindungen zwischen Klein- und Mittelstädten strukturiert. Um diese Hauptlinien effektiv mit anderen verwendeten Verkehrsmitteln für die ersten und letzten Meter zu verbinden, bieten die Hubs Park & Ride, Bike & Ride, Carsharing-Optionen, sowie Lademöglichkeiten und eine Reihe von Komfortdiensten an.

Für nähere Informationen siehe: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump2019_b5_deboer_betty_region-groningen.pdf

Best Practice Beispiel



Feld 31: Zalaegerszeg, Ungarn: Bedarfsgesteuerte Minibusse für abgelegene Wohngebiete

Die Stadt Zalaegerszeg (Bevölkerung 57.000) ist von mehreren Außenwohngebieten umgeben, welche kaum oder überhaupt keine Verbindungen zu lokalen Busstrecken haben. Im ZERGE-Projekt wird ein neuer Busdienst in drei dieser Gebiete getestet. Die Strecken wurden auf Basis der Empfehlungen der Ortsansässigen in zwei Feldversuchen organisiert. Die Busse fahren bedarfsgesteuert gemäß der Anmeldungen, die mindestens 30 Minuten vorher durchgeführt worden sein soll. Um die Einführung des neuen Dienstes zu fördern, wurden Kommunikationsunterlagen und mehrere Zeitungsartikel veröffentlicht. „Living Lab“-Veranstaltungen wurden für die Ortsansässigen durchgeführt, um Informationen zu sammeln. Ebenso wurde vor Ort an der Buslinie eine Pressekonferenz abgehalten.

Nähere Informationen unter: <https://mobilissimus.hu/en/news/first-zerge-rolled-out>
Quelle: Mobilissimus

Best Practice Beispiel



Nahverkehr im gesamten Gebiet, das aus sechs Gemeinden besteht, benutzen. Fahrkartenbesitzende können auch ihr eigenes E-Bike mit in die Busse oder Züge nehmen.

Maßnahmen fördern und vermarkten

Die Abhängigkeit vom Auto ist vor allem dort stark, wo Menschen sich den Alternativen nicht bewusst sind. Daher können Werbung und Marketing sehr kosteneffiziente Maßnahmen sein, um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen. Dies muss keine einseitige Information sein. Aktive Förderung lädt die Zielgruppen dazu ein, Rückmeldung zu geben und beteiligt sie in einen kommunikativen Austausch.

Das SmartMove-Projekt fördert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch aktive Mobilitätsberatung und erreicht somit einen durchschnittlichen Anstieg an Fahrgästen von 18 % in den Partnerregionen. Nach einer persönlichen Diskussion über ihre persönlichen Mobilitätsbedürfnisse, wurden den Mitgliedern der verschiedenen Zielgruppen maßgefertigte Informationen gegeben. Der Ansatz beinhaltet:

- Menschen, abhängig von ihren individuellen Bedürfnissen, aktiv über den Dienst des öffentlichen Nahverkehrs zu informieren,
- Maßnahmen zu implementieren, die die Hindernisse zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs reduzieren, wie z. B. praktischer Verkehrskurs für ältere Menschen und
- aufgrund der Rückmeldung die Angebote und Dienste aktiv anpassen.

Bedarfsgerechte Dienste des öffentlichen Nahverkehrs

Öffentlicher Nahverkehr in größeren Städten funktioniert am besten mit leistungsfähigen Fahrzeugen, die häufig und zu bestimmten Zeiten fahren. In Klein- und Mittelstädten ist es allerdings sinnvoll einen anderen Ansatz zu befolgen. In weniger dicht besiedelten Gebieten, riskieren übergroße Fahrzeuge eine geringe Auslastungsrate, was zu ineffizienter Ressourcennutzung und erhöhten Treibstoffkosten führt. Hier können flexible bedarfsgesteuerte Dienste, durch die Verwendung von kleineren Fahrzeugen eine kosteneffektive Lösung darstellen.⁶³

Das Mobilitätsunternehmen Kolumbus führte in der kleinen norwegischen Stadt Sauda (Bevölkerung 5.000) einen bedarfsgesteuerten Busdienst ein. Der Fahrpreis entspricht dem eines herkömmlichen Busfahrpreises und der Bus kommt dann etwa 15 Minuten nach der Online- oder telefonischen Buchung. Die Betriebszeiten werden außerdem den Schulferien angepasst, wenn die eigentlichen Busse nicht fahren.

In der deutschen Stadt Monschau (Bevölkerung 12.000) hat der Mobilitätsdienstleister ASEAG einen bedarfsgesteuerten Dienst namens NetLiner ins Leben gerufen. Reisende können einen Startpunkt und ihre Endhaltestelle aus einem dichten Netzwerk von möglichen Haltestellen auswählen. Der NetLiner kann online oder über das Telefon gebucht werden und verbindet Monschau mit den benachbarten Städten. (Nähere Informationen unter: <https://www.aseag.de/fahrplan/netliner>)

⁶³ Für eine Reihe weiterer Beispiele an bedarfsgesteuertem öffentlichen Nahverkehr, siehe bewährte Praktiken des SMARTA-Projekts: <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices>

5. NACHHALTIGE MOBILITÄTSMASSNAHMEN FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄDTE

Für viele kleine Städte oder sekundäre Linien, für die es zu teuer ist professionelle Busdienste anzubieten, können auch gemeinde- oder freiwilligengesteuerte Dienste eine Option sein. Diese können verwendet werden, um grundlegende Dienste in Gebieten anzubieten, die sonst von keinem öffentlichen Nahverkehr abgedeckt werden (oft nur ein oder zwei Abfahrten pro Tag).

Saubere Flotten und alternative Brennstoffe

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist zweifellos nachhaltiger als mit dem Privatauto zu fahren. Herkömmliche Busse verwenden allerdings einen Verbrennungsmotor, der schädliche und unökologische Emissionen

Für nähere Informationen zur Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrssystems als Teil eines SUMP-Prozesses, siehe SUMP-Leitfaden: Electrification, Planning for electric road mobility solutions in urban areas in a SUMP context.

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/electrification_planning_for_electric_road_transport_in_the_sump_context.pdf



Best Practice Beispiel

Feld 32: Kostengünstige und effiziente Maßnahmen zur Sicherung leistungsschwacher öffentlicher Nahverkehrssysteme

In vielen Städten in Mittel- und Osteuropa wird der öffentliche Nahverkehr als ein grundlegender sozialer Dienst und nicht als ein attraktives und bevorzugtes Verkehrsmittel gesehen. Diesen Städten fehlt es typischerweise oft an finanzieller Unterstützung oder politischer Motivation. Hinzu kommt, dass sowohl die Behörde, als auch die Verkehrsunternehmen geringe Erwartungshaltungen bei der Servicequalität und den Flottenstandards haben. Als Folge dessen werden das Ansehen und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sehr gering. Während viele Städte nach wie vor eine hohe Verwendung des öffentlichen Nahverkehrs haben, ging sie in den letzten Jahren drastisch zurück.

In vielen Fällen wird die Situation mit fehlender Finanzierung gerechtfertigt. Es sind aber nicht alle Maßnahmen kostenintensiv. Zur Bekämpfung ihrer Probleme des öffentlichen Nahverkehrs sollten Städte auch kostengünstige und dennoch effiziente Maßnahmen anwenden. Verbunden mit maßgefertigten Paketen, können „harte“ und „weiche“ Maßnahmen die Rettung für rückläufige örtliche Nahverkehrssysteme sein. Sie können so wieder auf Kurs gebracht werden, um hochwertige Dienste anzubieten, die eine attraktive Alternative zum Auto darstellen.

Das Innovationspapier „Kostengünstige und effiziente Maßnahmen zur Rettung unterdurchschnittlicher öffentlicher Nahverkehrssysteme“ empfiehlt bestimmte Lösungen für rückläufige öffentliche Nahverkehrssysteme. Es macht Empfehlungen für Infrastruktur (z. B. eine vorrangige Busspur), Fahrzeuge (z. B. Kauf und Reparatur von Gebrauchtwagen) und ihres Interieurs (z. B. Wartung, Corporate Identity). Es adressiert aber auch „weiche“ und kostengünstige Aspekte, wie die Vergabe und Gestaltung von Netzwerkkarten und Fahrplänen.

Quelle: András Ekés und Antal Gertheis, Mobilissimus



Links: Gebrauchter Bus in Varna (Bulgarien): Durch den Kauf eines massenproduzierten Modells, können Einzelteile und Betrieb langfristig sichergestellt werden. Nach vielen Jahren im neuen Verkehrsunternehmen ist aber die ursprüngliche Corporate Identity des Vertriebs nach wie vor auf dem Bus.

Rechts: Lokaler Busfahrplan in Székesfehérvár (Ungarn), die nur die Abfahrtszeiten von der Endhaltestelle zeigt, so dass Busfahrende die Ankunftszeit zur jeweiligen Haltestelle selber berechnen müssen.

freigibt. Diese beispielsweise durch elektrische Busse zu ersetzen, kann eine wesentliche positive Auswirkung auf die Luftqualität haben.

Mit zwei konvertierten elektrischen Bussen hat Koprivnica, Kroatien (Bevölkerung 30.000), saubere öffentliche Verkehrssysteme vorangetrieben und ist ein gutes Beispiel für andere Städte in der Region geworden. Das Ergebnis ist im Vergleich zum derzeitigen Busflottenbetrieb ein Rückgang der CO₂-Emissionen um 20 %. (Nähere Informationen unter: <https://civitas.eu/mobility-solutions/low-emission-public-transport-in-koprivnica>)

Eberswalde, Deutschland (Bevölkerung 40.000), hat einen etwas anderen Ansatz befolgt, indem sie elektrisch mit Oberleitungen angetriebene Obusse verwendet hat. Im Gegensatz zur Stadtbahn, benötigen Obusse keine Gleise und, wenn sie zusätzlich mit einer Batterie ausgestattet sind, können sie Hindernisse einfach umfahren oder sogar das Oberleitungsnetzwerk verlassen, um eine größere Reichweite abzudecken. (Nähere Informationen unter: <https://bbg-eberswalde.de/index.php/wir/das-unternehmen/eu-projekte/488-eu-projekt-trolley-2-0>)

5.9. Carsharing-Angebote und Fahrradverleihsysteme

Shared-Mobility-Dienste sind eine stabile Ergänzung zum Fuß-, Fahrradverkehr und konventionellen streckenbasierten Bussen. Sie können Lücken schließen, die für andere Verkehrsmittel schwer zu schließen gilt und dabei helfen, die Zahl der Passagiere pro Auto zu erhöhen. Da kleinere Städte nicht die Bevölkerungsdichte haben, attraktive private Anbietende anzulocken, spielen Planende in der Gemeinde in der Anfangsphase eine wichtige Rolle.

Carsharing

Haltestellenbasiertes Carsharing bietet Zugang zu einem Auto für einen bestimmten Zweck, den andere Verkehrsmittel nicht einfach abdecken können. Zum Beispiel um Waren vom Baumarkt nach Hause zu transportieren oder um am Wochenende einen Ausflug aufs Land zu machen. In Klein- und Mittelstädten ist das Hauptziel Autos, die nicht täglich genutzt werden, wie das Zweit- oder Drittauto im selben Haushalt, damit zu ersetzen.

Carsharing ist eine realistische Option für kleinere Städte, so eine Befragung des Bundesverbands Carsharing (BCS).

Feld 33: Flensburg, Deutschland: Öffentlich-private Partnerschaft für einen Carsharing-Dienst

Bevölkerung: 90.000 Einwohnende, gemeldete Personen in der Stadt

In Flensburg wurde das Carsharing als eine Maßnahme des städtischen Klimaschutzplanes im Jahr 2013 eingeführt. Das Ziel der Gemeinde und dem Anbieter Cambio war es, eine öffentlich sichtbare Fahrzeugflotte und eine bedeutsame räumliche Reichweite mit Carsharing-Haltestellen im Stadtkern zu erreichen. Die Mitwirkenden des städtischen Vereins Klimapakt (z. B. kommunale Beteiligte, Verkehrsunternehmen, etc.) sind die Haupttragenden des Carsharing-Angebots und legen ihre Geschäftsreisen mit den Fahrzeugen zurück. Das garantiert Stammkundschaft. Alle Mitwirkenden haben eine eingerichtete Carsharing-Haltestelle. Zusätzlich können die Fahrzeuge von den Anwohnenden, die in der Nähe wohnen, benutzt werden.

Merkmale des Carsharings in Flensburg:

- 14 Fahrzeuge an sechs Haltestellen
- 705 reine Kundschaft (50 % Unternehmen und Verwaltung mit etwa 35 % der Fahrten, 15 % Studierende, 35 % privat)
- Durchschnittlich 24 neue Nutzende pro Monat
- Durchschnittliche Tagesauslastung von 7 Stunden und 30 Minuten
- Täglich ein bis drei Fahrten pro Auto

Die Einführung des Angebots wurde durch Marketingkampagnen im öffentlichen Nahverkehr, an Haltestellen und im Rathaus unterstützt. Bereits im zweiten Jahr seines Betriebs, hat sich das System für vollständig wirtschaftlich tragbar erwiesen.

Quelle: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/integration_of_shared_mobility_approaches_in_sumps.pdf (S. 25); Der Verein Klimapakt Flensburg, an dem unter anderem Wohnungsbaugesellschaften, aber auch die Stadtwerke und andere Unternehmen beteiligt sind, hat den bundesweit aktiven Carsharing-Anbieter Cambio in die Stadt gelockt: <https://www.shz.de/14696221>

Best Practice Beispiel

Letztes Jahr standen in fast der Hälfte (46,8 %) aller Städte mit 20.000 bis 50.000 Ortsansässigen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung.⁶⁴

Die Aufgabe der Gemeinden ist es:

- Platz für Carsharing-Stationen anzubieten, wo normalerweise ein Parkplatz ist.
- Die Einführung von Carsharing-Angeboten zu unterstützen, dabei zu helfen, dass sie sich etablieren und die Vorstellung einer gestärkten Legitimität.
- Optimierung des bestehenden Flotte schafft möglicherweise Raum für elektrische Fahrzeuge im bestehenden Haushalt.⁶⁵

Kleine Städte können Carsharing wie folgt umsetzen:

- Sich mit Carsharing-Anbietern und lokalen Unternehmen zusammenschließen. Lokale Unternehmen und die Gemeindeverwaltung können die Hauptträger eines Carsharing-Angebots sein und ihre eigenen Geschäftsreisen mit den Fahrzeugen zurücklegen, was eine Stammkundschaft sicherstellt. Alle Mitwirkenden sollten eine Carsharing-Station haben. Es sollte für Anwohnende die Möglichkeit geben die Gemeinde-

⁶⁴ <https://www.spiegel.de/auto/carsharing-angebot-waechst-vor-allem-in-kleinstaedten-und-auf-dem-land-a-d78c7b3a-4205-4221-9df4-809f86a8614e>

⁶⁵ [Einführung eines groß angelegten Carsharing-Systems: www.elmos-project.eu/fileadmin/content/documents/Internal_reports_surveys_tenders/2013-11-15_ELMOS_report_electric_car_sharing.pdf](http://www.elmos-project.eu/fileadmin/content/documents/Internal_reports_surveys_tenders/2013-11-15_ELMOS_report_electric_car_sharing.pdf)

flotte abends und am Wochenende zu nutzen. Die schwedische Stadt Linköping (Bevölkerung >100.000 in der Stadt) teilt zum Beispiel ihre Flotte von Biogas betriebenen Autos mit ihren Anwohnenden.

- Fahrzeuge mit nachhaltigem Kraftstoff für die Fahrgemeinschaft berücksichtigen. Carsharing passt gut zu Elektroautos, da Autos für viele kurze Fahrten und kurze Entfernungen genutzt werden. Aufgrund hoher Nutzungsintensität, wird der hohe Anschaffungspreis von Elektrofahrzeugen durch geringe Treibstoffkosten relativ schnell kompensiert. Städte können auch eine Kooperation mit lokalen Stromanbietern in Erwägung ziehen.

Dörfer stehen bei der Umsetzung des Carsharing-Dienstes vor anderen Herausforderungen als kleinere Städte. Der Anteil der Menschen, der bereit ist seine Mobilität ohne ein privates Auto zu arrangieren und Autos mit anderen zu teilen ist geringer. Aus diesem Grund ist die Dichte der potentiellen Nutzenden geringer. Weniger Carsharing-Fahrzeuge führen zu einer geringeren Wahrscheinlichkeit von Buchungen, da verschiedene Buchungsanforderungen von den vorhandenen Fahrzeugen während hohen Nachfragezeiträumen nicht so leicht erfüllt werden können. Weniger Autos bedeutet auch, dass sie wirtschaftlich gesehen weniger praktikabel sind, um eine Vollzeitbeschäftigung einzustellen. Städte können allerdings auf diese Herausforderungen auf unterschiedliche Weise reagieren:

- Städte sollten ihre eigenen Carsharing-Dienste einrichten und die Wartung durch ehrenamtliche Helfende durchführen lassen. Der Erfolg von solchen

Feld 34: Puy-de-Dome, Frankreich: Gekennzeichnete Plätze für Fahrgemeinschaften

Best Practice Beispiel

„Mit dem Wunsch die Nachhaltige Mobilität zu fördern, hat der Gemeinderat von Puy-de-Dome die Entwicklung von Fahrgemeinschaften im Jahr 2007 als eine große Aufgabe ihrer Agenda 21 behalten. Nachdem im Jahr 2009 eine Bestandsaufnahme gemacht wurde, wurden Fahrgemeinschaften im nordöstlichen Teil der Gemeinde gekennzeichnet. Aufbauend auf die positiven Rückmeldungen aus diesem Experiment, hat der Gemeinderat beschlossen, diesen Ansatz zu verallgemeinern, indem sie in der gesamten Gemeinde Möglichkeiten einer Fahrgemeinschaft gekennzeichnet hat.

Starke Zusammenarbeit, Diskussionen und Vereinbarungen zwischen den Gemeinden und der Gemeinschaften der Gemeinden führten zu der Kennzeichnung von fast 100 Bereichen für Fahrgemeinschaften im Jahr 2012.

Der Gemeinderat hat als Wunsch die Vereinfachung der Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft und stellt nutzerfreundliche, gut ausgestattete und sichere Seiten zur Verfügung. Der Kennzeichnungsprozess hängt vom Standort ab (oft neben anderen „wildem“ Gebieten), die Bodenbeschaffenheit von bestehenden Autoparkplätzen, Zugänglichkeit, Beleuchtung, Kapazität, die Sicherheit von Ein- und Ausgängen und die Nähe zu anderen Verkehrsmitteln.“

Quelle: Cerema, „Plan de mobilité rurale“ (franz.), Juni 2016, S. 56.

Feld 35: SMARTA Projekt – intelligente ländliche Verkehrsgebiete

Das SMARTA Konsortium hat gute Praxisbeispiele ländlicher Mobilität erkannt. Diese sind nicht nur im Bereich öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch Verkehrsmittel, wie z. B. Fahrradverleihprogramme für Ortsansässige ländlicher Gebiete.

Eines seiner guten Praxisbeispiele bezüglich Fahrradverleihsysteme ist RezoPouce in Frankreich. Das ist ein organisierter Dienst für das Trampen, der im Jahr 2009 begann und jetzt in mehr als 2.000 Gemeinden in ganz Frankreich angeboten wird und etwa 20 % des ländlichen Raums abdeckt. Er zeigt das Potential lokaler Gemeinden bei der gegenseitigen Unterstützung mit einem einfachen und gut organisierten Trampen-Dienst, der vom RezoPouce Verein unterstützt wird. RezoPouce wird für alle Arten von Fahrten, einschließlich Pendeln und Bildung, genutzt. Durchschnittliche Wartezeit: 6 Minuten, 50 % weniger als 5 Minuten, 90 % weniger als 10 Minuten.

Nähere Angaben unter: <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices>

Quellen: <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices> und <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Rezopouce.pdf>

freiwilligen Aktionen hängt vom Einfallsreichtum und der individuellen Aktivität der „Machenden“ ab. Dennoch zeigen erfolgreiche Beispiele, dass die Beteiligung an Carsharing in kleineren Städten und Gemeinden die Beteiligungszahlen in großen Städten bei Berücksichtigung der Bevölkerungsgröße gleich oder sogar größer sein kann (z. B. Vaterstetten nahe München in Deutschland, Albertslund in Dänemark, Moorcar in Großbritannien, das schweizerische Beispiel: Mobility Carsharing)⁶⁶.

- Die Verwaltungen von kleineren Städten und Gemeinden können die Entwicklung eines lokalen Carsharing-Dienstes unterstützen, indem sie der Geschäftskundschaft des Carsharing-Dienstes werden und sie für ihre eigenen betrieblichen Fahrten nutzen. Sie können die Wirtschaftsrisiken in der Anfangsphase durch die Garantie (möglicherweise für einen vorbestimmten Zeitraum) einer Mindestnutzung und durch die finanzielle Unterstützung des neuen Carsharing-Angebots durch den Bezirk, externe fördernde Personen eines Unternehmens sowie andere Carsharing-Verbände reduzieren. Sie können ihre Kommunikationskanäle innerhalb der Gemeinschaft zur Förderung des Dienstes nutzen.⁶⁷ Gemeinden können Gemeindefahrzeuge als öffentliche Carsharing-Fahrzeuge außerhalb der Geschäftszeiten anbieten. Ländliche Regionen können durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation oder Logistik bei der Schaffung von Parkplätzen für das Carsharing ihre Unterstützung fortführen.⁶⁸
- Privates Carsharing ist eine weitere Alternative und Städte können die Nutzung privater Apps, die den Dienst anbieten, fördern.

Mitfahrgelegenheiten

Die Entwicklung von Fahrgemeinschaften hat mehrere große Vorteile. Die Unkosten für die Städte sind verglichen mit der Planung eines Dienstes des öffentlichen Nahverkehrs relativ gering und es kann ein regelmäßiges Netzwerk des öffentlichen Nahverkehrs oder den bedarfsorientierten Transport ersetzen, und somit große Ersparnisse erzeugen.⁶⁹ Klein- und Mittelstädte können die Mitfahrgelegenheiten unterstützen. Fahrgemeinschaften sollten an Haltestellen und festgestellten Punkten organisiert werden und so ein gut gelegenes und festgelegtes Haltestellenetzwerk schaffen, entweder durch Umsetzung von Kennzeichnungen oder über eine Webseite. Städte können die Stadtgestaltung dazu nutzen, die Haltestellen durch Bodenmarkierungen und Anzeigetafeln sichtbar zu machen. Die Umsetzung von Fahrgemeinschaft-Diensten benötigt die Zusammenarbeit von Fahrgemeinschafts-Anbietenden um ein gemeinsames Leitbild zu erstellen.

Um das Fahrgemeinschaftssystem erfolgreich in Klein- und Mittelstädten zu fördern, müssen die Gemeinden zusätzliche Aufgaben umsetzen, z. B. eine Sensibilisierungskampagne zu nachhaltiger Entwicklung oder Straßensicherheit, sowie die Bevölkerung kontinuierlich über Fahrgemeinschaftsangebote, als einen integrierten Teil des lokalen Verkehrsnetzwerks, zu informieren. Um ein bestimmtes Nutzervolumen zu erreichen, sollten Städte:

- Mitfahrgelegenheitsangebote als Teil eines politischen Leitbildes aktiv fördern und kommunizieren, um Mitfahrgelegenheiten sichtbar zu machen.
- Reduzieren Sie die Fragmentierung der Mobilitätslösungen, indem Sie beispielsweise Fahrgemeinschaftsdienste auf regionaler Ebene bündeln.

66 https://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/factsheet_9_e_v2.0.pdf

67 www.suits-project.eu/wp-content/uploads/2019/12/Workbook_module-2.pdf

68 <https://www.carsharing.de/>

69 Cerema, „Plan de mobilité rurale“ (franz.), Juni 2016, S. 56.

5.10. Nachhaltiger Güterverkehr und Logistik

Güterverkehr kann eine große Last für Klein- und Mittelstädte sein, insbesondere wenn es keine Umgehungsstraße gibt. Warenlieferverkehr ist in Städten mit engen Straßen zum Beispiel ein großes Thema, da die mittelalterliche Struktur nie für Autos, geschweige denn LKWs, errichtet wurden. In allen Städten hat die wachsende Nachfrage für Online-Shopping die Zahl der Lieferungen pro Transporter erhöht, welche oft Straßen oder Gehwege während des Entladens blockieren. Auch wenn Klein- und Mittelstädte das Thema Güterverkehr kaum bei ihren Planungsaktivitäten adressieren, bestehen mehrere Lösungen zur Verbesserung nachhaltiger Güterlogistik. Die Umsetzung nachhaltiger Güterlogistik erfordert vielleicht einen hohen Grad an Koordinierung unter verschiedenen Interessenvertretungen, aber Klein- und Mittelstädte können im Vergleich zu größeren Städten einen Vorteil haben, da sie bestehende Kommunikationskanäle zwischen der Gemeinde und den lokalen Unternehmen haben. Als planende Person möchten Sie vielleicht die ein oder andere „weiche“ Maßnahme berücksichtigen, wie z. B. Maßnahmen zur Verkehrsregelung oder urbane Infrastrukturentwicklung. Solche Lösungen können wie folgt umgesetzt werden:

- Erstellen bestimmter Stoßzeiten zu denen es hohe Zahlen an zu Fuß Gehenden und Fahrrad Fahrenden gibt, während alternative Strecken für schwere Fahrzeuge empfohlen werden.⁷⁰ Elektronische Zugangssysteme für Warenfahrzeuge. Beispielsweise wurden in Koprivnica an allen Hauptstraßen zum Stadtzentrum (4-5 Zufahrten) Überwachungskameras angebracht mit automatisierten Geldstrafen für LKWs, wenn sie außerhalb der erlaubten Zeiten einfahren.⁷¹
- Eingeschränkter Zugang für motorisierte Fahrzeuge in bestimmten Zonen, welche auch die Nutzung nachhaltigerer Warenfahrzeuge fördern kann, wie z. B. Lastenräder.
- Eingeschränkter Raum für Fahrzeuge und Touristenbusse innerhalb eines bestimmten Platzes. Eine Möglichkeit ist die Verwendung bewachter Schranken an bestimmten Eingängen, um Fahrzeuge vor dem Einfahren abzuhalten.
- Die Gestaltung öffentlichen Raumes, um die Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Fahrrad Fahrende weiter zu ermöglichen, durch die Implementierung von

Kreisverkehren, anstatt von Kreuzungen mit Verkehrsampeln.

- Die Schaffung von Einschränkungen beim Be- und Entladen und Parken, Reserverierungssystemen, zeitlicher Aufteilung bei Parkplätzen oder Räumung zu Stoßzeiten. Diese Maßnahmen können Staus reduzieren und die Sicherheit und Lebensqualität erhöhen, sie benötigen aber auch die öffentliche und private Akzeptanz und Koordinierung mit anderen Parteien.⁷²
- Die Förderung eines Ausweissystems für das Be- und Entladen durch Geschäftsinhabende und Besizende eines Gasthauses. Um solch ein System umzusetzen, können Sie eine Kontrolle der Unternehmen im historischen Stadtzentrum in Erwägung ziehen, um so zu erfahren, wie oft sie mit ihren eigenen Fahrzeugen in die Stadt fahren müssen. Das Ausweissystem hat das Ziel, die Zahl der Fahrten durch eingeschränkten Zugang und ohne Auswirkung auf die Geschäftsaktivitäten innerhalb des Gebiets zu reduzieren.
- Güterverteilungszentren eröffnen und Sperrung von Teilen der Stadt für den Verkehr bei gleichzeitiger Konsolidierung der Lieferungen von Waren an Schulen, lokale Unternehmen und anderer städtischer Einrichtungen. Kleine Städte sollten die Entwicklung von Partnerschaften mit benachbarten Gemeinden zur Koordinierung von Güterverteilungszentren in Erwägung ziehen und die zugänglichen Lieferungen von öffentlichen Diensten, wie z. B. Postdienste und Reinigung, fördern. Im Jahr 1999 haben in Borlänge, Schweden (Bevölkerung 50.000) und drei andere ländliche Gemeinden ein Verteilungszentrum errichtet und die Zahl der Lieferungen um 75 % reduziert.⁷³

70 https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/urban_road_safety_and_active_travel_in_sumps.pdf, S. 35.

71 Nebojsa Kalanj im SLP3 Webinar 3

72 https://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/civ-pol-an5_urban_web.pdf

73 <http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0216&lan=en>

Feld 36: Sint-Niklaas, Belgien: Umleitung des Güterverkehrs auf höherrangige Straßen mit LKW-Verbotzonen

Bevölkerung 24.250

Best Practice Beispiel

Durch die Schaffung ihres SUMP, hat die Stadt Sint-Niklaas eine Leitroute für den Güterverkehr eingeführt, unterstützt durch ein Durchfahrtsverbot für den Güterverkehr auf den Straßen. Die Schaffung eines Netzes für den Güterverkehr musste so gestaltet werden, dass die Umleitung des Güterverkehrs auf ein höher gestelltes Straßennetz ermöglicht werden konnte. Zu Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrstauglichkeit, wurden vier große Zonen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen mit Ausnahme des lokalen Verkehrs, der die lokale Versorgung innerhalb des Stadtgebiets sicherstellt, eingeführt.

Quelle: http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/SUMPs/PROSPERITY_SUMP_Sint_Niklaas_Summary_EN.pdf

Lastenräder einführen

Als planende und politisch-entscheidungsstragende Person einer Klein- oder Mittelstadt, insbesondere wenn Ihre Stadt eine historische Altstadt mit engen Gassen und hoher Dichte hat, möchten Sie vielleicht die Nutzung von Lastenrädern für Lieferungen und insbesondere für die letzte Meile der Lieferung fördern. Es ist äußerst wichtig zu bewerten, wie ambitioniert eine Stadt ist, wenn es um die Umsetzung von Lastenrad-Programmen für Warenlogistik geht und zu entscheiden, welche Kapazität benötigt wird, wenn ein angemessener Dienst für die Bedürfnisse der lokalen Ortsansässigen umgesetzt wird. Öffentlich-private Partnerschaften sollten auch berücksichtigt werden, wenn Lastenrad-Dienste eingeführt werden, damit die ersten Investitionskosten und Umsetzungsrisiken geteilt werden. Sie können die Nutzung von Lastenrädern durch die Umsetzung mehrerer Maßnahmen fördern, wie z. B.:

- Das Lastenrad-Sharing kann in einer Vielzahl von Situationen getestet werden, für private Personen, aber auch für den kommerziellen Sektor. Gemeinden können elektrisch angesteuerte Lastenräder Organisationen und Geschäfte für ihre Lieferungen und logistischen Bedürfnisse auf Probe mieten, bevor diese Lösung dauerhaft umgesetzt wird.
- Sichern Sie ein Finanzierungsprogramm, indem Sie das Lastenrad-Programm auf der Stadt-, Landes- und Bundesebene umsetzen.

- Erweitern Sie Fahrradnetz und Spuren, Parkmöglichkeiten und Haltestellen für Fahrräder, die eine mechanischen Unterstützung anbieten (siehe „Fahrradfahren als tägliches Verkehrsmittel fördern“).
- Die Anpassung von Lastenrädern an bestimmte Dienste wie Kurierfahrten, hilft dabei, sichtbar die unterschiedliche Nutzung von Lastenrädern festzulegen.
- Die Verbesserung des Regelrahmenwerks von anderen Verkehrsmitteln für den Güterverkehr fördert die Nutzung von Lastenrädern für die letzte Meile der Lieferung anstelle von motorisierten Diensten.
- Die Verwendung von Lastenrädern für Abfall und Wertstoffeinsammlung in engeren Straßen des Stadtzentrums, wie z. B. in der Gemeinde Alba Lulia in Rumänien.

Feld 37: Maribor, Slowenien: Die letzten Meter einer Lieferung per Elektroauto und Lastenrad

Bevölkerung 94.000

Best Practice Beispiel

Die Stadtverwaltung fördert die letzte Meile der Lieferung durch ein Elektroauto und ein Lastenrad im Stadtzentrum, um der Luftverschmutzung vorzubeugen und die Lieferungen in der Fußgängerzone zu regulieren. Lieferunternehmen mussten sich anpassen und die finanziellen Ressourcen für den Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge übernehmen. Andere öffentliche Dienste haben sich auch auf Lastenräder zur Ausführung ihrer Dienste, durch die Verwendung nachhaltiger Mobilitätslösungen angepasst. Insgesamt hat die Gemeinde festgestellt, dass während des Tages der Verkehr in der Fußgängerzone reduziert wurde. Es wurden Befragungen durchgeführt, um den Umsetzungsprozess basierend auf den verschiedenen beteiligten Interessenvertretungen zu lernen und anzupassen.

Quelle: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/last-mile-delivery-by-electric-cars-and-cargo-bikes-in-urban-areas>

Bild: Lastenfahrrad des Entsorgungsunternehmens Snaga aus Maribor, Mariborska kolesarska mreža (Maribor Cycling Network)



6. Quellenangaben (Orig.)

Adell, Emeli, and Caroline Ljungberg. 'The Poly-SUMP Methodology How to Develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a Polycentric Region', 2014. <https://poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf#:~:text=Part 1 of these guidelines outline the Poly-SUMP,SUMPs, as well as other positive spin-off effects.>

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2016): "Space in Crisis – The Future of Small & Medium-Sized Cities" (Conference note). https://www.ippr.org/files/publications/pdf/city-systems_June2016.pdf

Ambrosino, Giorgio. 'SULP PORTFOLIO Sustainable Urban Logistics Plan Developed by 9 European Cities for Enhancing the Sustainable Urban Mobility', 2015. http://www.enclose.eu/upload_en/file/deliverables/Enclose_SULP_Portfolio.pdf.

Arndt, Dr.-Ing. Wulf-Holger. 'Umfrage Zu Kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen'. Difu – Deutsches Institut für Urbanistik, 2018. <https://difu.de/nachricht/umfrage-zu-kommunalen-verkehrsentwicklungsplaenen>.

Blees, Volker, Jens Vogel, and Greta Wieskotten. 'Schulisches Mobilitätsmanagement Sichere Und Nachhaltige Mobilität Für Kinder Und Jugendliche', 2013. https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/12/ivm_Schulisches_MM_Handbuch_2013.pdf.

CarSharing.de. '„Gute Beispiele Der CarSharing-Förderung in Kommunen“ Am 07.02.2017 in Kassel | Bcs Bundesverband CarSharing e.V.', 2017. <https://www.carsharing.de/themen/kommunale-foerderung/gute-beispiele-carsharing-foerderung-kommunen-am-07022017-kassel>.

CarSharing.de. 'CarSharing Für Gewerbliche Kunden | Bcs Bundesverband CarSharing e.V.' Accessed 12 February 2021. <https://carsharing.de/themen/carsharing-fuer-unternehmen/carsharing-fuer-gewerbliche-kunden>.

CEREMA. 'Mobilité Dans Les Villes Moyennes | Publications Du Cerema'. CEREMA, 2019. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilite-villes-moyennes>.

Chinellato, Matilde, Peter Staelens, Hanna Wennberg, Rasmus Sundberg, Susanne Böhler, Lasse Brand, Richard Adams, and Ana Dragutescu. 'Users' Needs Analysis on SUMP Take Up', 2017. https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Needs_Assessment/SUMPs-Up_Users_needs_analysis_on_SUMP_take-up-min.pdf.

CIVITAS SUITS. 'Building S-M LAs' Capacity to Introduce Innovative Transport Schemes Workbook of Participant', 2019. https://www.suits-project.eu/wp-content/uploads/2019/12/Workbook_module-2.pdf.

CIVITAS WIKI consortium. 'Smart Choices for Cities Making Urban Freight Logistics More Sustainable'. Accessed 12 February 2021. https://civitas.eu/sites/default/files/Results_and_Publications/civ_pol-an5_urban_web.pdf.

Coca-Stefaniak, Andres, and Association of Town & City Management. 'Successful Town Centres-Developing Effective Strategies', 2013. <https://great-british-high-street.s3.eu-west-2.amazonaws.com/website-assets/pdf/Successful-Town-Centres.pdf>.

Cox, Ed, and Sarah Longlands. 'City Systems: The Role of Small and Medium-Sized Towns and Cities in Growing the Northern Powerhouse'. IPPR North, 2016.

Dijkstra, Lewis, and Hugo Poelman. 'Cities in Europe: The New OECD-EC Definition', 2012. www.oecd.org/gov/regional/measuringurban.

Dr-Ing Wulf-Holger Arndt, Authors, Fabian Drews, Martina Hertel, Victoria Langer, and Emmily Wiedenhöft. 'Topic Guide Integration of Shared Mobility Approaches in Sustainable Urban Mobility Planning', 2019. https://www.eltis.org/sites/default/files/integration_of_shared_mobility_approaches_in_sumps.pdf.

Durlin, Thomas. Cerema, Personal communication, 31/01/2020.

Durlin, Thomas, Sandira Saniel, Odile Ledésert, and Nicolas Jouve. 'Le Plan de Déplacements Simplifié (PDS) – Planifier Les Déplacements Dans Une Ville Moyenne', 2018. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-simplifie-planifier-deplacements-territoire>.

ENDURANCE. 'ENDURANCE E-Update February 2016', 2016. <http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0216&lan=en>.

Engels, Dirk, Lars Akkermans, Peter Vansevenant, Dovile Adminaite-Fodor, and Alexandre Santacreu. 'Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning', 2019. https://www.eltis.org/sites/default/files/urban_road_safety_and_active_travel_in_sumps.pdf.

European Commission's guidance for cycling projects in the EU. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu_en

European Union. 'Urban Europe Statistics on Cities, Towns and Suburbs 2016 Edition'. Luxembourg, 2016. <https://doi.org/10.2785/91120>.

Eurostat. 'Glossary: City – Statistics Explained'. Eurostat, 2018. <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:City>.

EU Funding. ELTIS. <https://www.eltis.org/in-brief/eu-funding>

German Partnership for Sustainable Mobility. 'Recommendations for Mobility Master Planning', 2015. http://www.german-sustainable-mobility.de/wp-content/uploads/2015/08/GPSM_Recommendations-for-Mobility-Master-Plan-ning_english_final.pdf.

Goeminne, Jurgen, and Carl Hanssens. 'The Sustainable Urban Mobility Plan of Sint Niklaas, Belgium'. Accessed 12 February 2021. http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/SUMPs_PROSPERITY_SUMP_Sint_Niklaas_Summary_EN.pdf.

Hertel, Martina. Difu (2018): Deutsche Gemeinde und Mobilitätskonzepte: Verkehrsentwicklungspläne (VEP) und nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), CIVITAS Forum Konferenz 2018, Umeå.

Kalani, Nebojsa. SLP3 Webinar 3

INCLUSION. 'Inclusion: Home'. Accessed 12 February 2021. <http://www.h2020-inclusion.eu/>.

INTELI- Inteligencia em Inovacao, Centro de Inovacao. 'Creative-Based Strategies in Small and Medium-Sized Cities: Guidelines for Local Authorities', 2011. https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Creative_Clusters/documents_media/URBACTCreativeClusters_TAP_INTELI_Final_01.pdf.

Interreg Europe. 'Good Practice: Last Mile Delivery by Electric Cars and Cargo Bikes in Urban Areas'. Accessed 12 February 2021. <https://www.interregeurope.eu/policylearning/good-practices/item/2867/last-mile-delivery-by-electric-cars-and-cargo-bikes-in-urban-areas/>.

Jarzemskis, Dr. Andrius. Smart Continent, Personal communication. 23/01/2020.

Kalakou, Sofia, Sebastian Spundflasch, Responsible Co-Author, Ana Díaz, and Miriam Pirra. 'WP2 Contextualisation of Project Cities', 2018. <http://www.suits-project.eu/wp-content/uploads/2018/12/Contextualisation-of-project-cities.pdf>.

Küster, Fabian. 'Practitioner Briefings: Cycling. Supporting and Encouraging Cycling in Sustainable Urban Mobility Planning', 2019. https://www.eltis.org/sites/default/files/supporting_and_encouraging_cycling_in_sumps.pdf.

Land-der-ideen.de. 'DB Medibus – Die Rollende Arztpraxis Der Deutschen Bahn', 2019. <https://land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis/preistraeger/best-practice-2019/db-medibus>.

Loose, Willi. 'Car-Sharing in Small Cities'. Momo – More Options for Energy Efficient Mobility through Car-Sharing, 2021. https://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/factsheet_9_e_v2.0.pdf.

Mercatelli, Luca. Planning challenges and opportunities, – AREA Science Park, 1st European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans, Trieste Sopot, Poland 12-13/6/2014.

Milder, N. David. 'Some Strategies for Small Town Downtown Revitalization', 2015. https://www.cgs.niu.edu/Growing-Communities/Toolbox/SomeStrategiesforSmallDowntownRevitalization_CGSweb.pdf.

Park4SUMP. 'Standards: Minimum Requirements and Maximum Allowances | Park4SUMP'. Accessed 12 February 2021. <https://park4sump.eu/fields-activities/standards>.

People for Bike. 'A New North Star for Bikeway Design Built It for Isabella', 2014. <https://www.peopleforbikes.org/news/a-new-north-star-in-bikeway-design-build-it-for-isabella>.

PETITE – Sustainable Urban Mobility Plans for Small Cities and Towns

Plevnik, Aljaž, and Mojca Balant. 'Adopting the SUMP Approach for Small and Mid-Sized Cities', 2017. http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/trainings/all_english/PROSPERITY_SUMP_SMC_Resource_pack_EN.pdf.

Presto. 'Give Cycling a Push Implementation Fact Sheet CYCLE STREETS'. Accessed 12 February 2021. https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_fact_sheet_cycle_streets_en.pdf.

Rasmus Sundberg, Rasmus. Trivector, Personal communication. 20/01/2020 Ruijters, Harald. Director DG MOVE, Speech at CIVITAS Forum 2019

Rupprecht Consult, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition.2019.

Rupprecht Consult. 'Prospects for Electric Car Sharing and Use in Small and Medium Cities and Towns'. Elmos Project, 2013. http://www.elmos-project.eu/fileadmin/content/documents/Internal_reports_surveys_tenders/2013-11-15_ELMOS_report_electric_car_sharing.pdf.

Rye, Tom. CIVITAS Prosperity project, Experience and good practice in Sustainable Urban Mobility Planning in other European countries, 9th May 2019

Schutz, Jerry B. 'Transportation Planning Needs for Small and Medium-Sized Communities'. In Transportation in the New Millennium, 2000. <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/millennium/00130.pdf>.

Servillo, Loris, Rob Atkinson, Ian Smith, Antonio Russo, Ludek Sýkora, Christophe Demazière, and Abdelillah Hamdouch. 'TOWN Small and Medium Sized Towns in Their Functional Territorial Context'. Luxembourg, 2014. https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/TOWN_Case_Study_Report_-_Wales.pdf.

Shz.de. 'Verein Klimapakt Flensburg: Auto Haben Oder Teilen? Carsharing in Flensburg Vorbild Für Ganz Deutschland', 2016. <https://www.shz.de/lokales/auto-haben-oder-teilen-carsharing-in-flensburg-vorbild-fuer-ganz-deutschland-id14696221.html>.

SMARTA Smart Rural Transport Areas. 'REZOPOUCE Organizing Modern Hitch-Hiking', 2019. <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Rezopouce.pdf>.

SMARTA Smart Rural Transport Areas. 'The SMARTA Project » Good Practices'. Zugegriffen am 12.02.2021. <https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/>.

Spiegel Mobility. 'Carsharing: Angebot Wächst Vor Allem in Kleinstädten Und Auf Dem Land – DER SPIEGEL', 2020. [https://www.spiegel.de/auto/](https://www.spiegel.de/auto/carsharing-angebot-waechst-vor-allem-in-kleinstaedten-und-auf-dem-land-a-d78c7b3a-4205-4221-9df4-809f86a8614e)

carsharing-angebot-waechst-vor-allem-in-kleinstaedten-und-auf-dem-land-a-d78c7b3a-4205-4221-9df4-809f86a8614e.

Traffic Snake Game Network. 'Mobility Management Measures for School', 2015. <https://www.trafficsnakegame.eu/wp-content/uploads/2014/05/Factsheet2-Mobility-management-measures-for-schools.pdf>.

Valero-Gil, J, L Mercatelli, M Marco-Fondevila, F Tomasi, L Illieva, P Sames, M Stead, E Csobod, F Andronescu, and T Toma. 'Guidelines for the Definition of Sustainable Urban Mobility Plans ' Developing Sustainable Urban Mobility Plans in Medium and Small Cities', 2016.

Walker, James, Bronwen Thornton, and Lina Marcela Wuinones. 'Practitioner Briefing: Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning', 2019. https://www.eltis.org/sites/default/files/supporting_and_encouraging_walking_in_sumps.pdf.

Week, European Mobility. 'EUROPEAN MOBILITY WEEK | Home'. Zugegriffen am 12.02.2021. <https://mobilityweek.eu/home/>.

Wrighton, Susanne. 'City Changer Cargo Bike – D2.1 General Analysis Report ', 2019. http://cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/D2.1_General_Analysis_Report_CityChangerCargoBike_final.pdf.

7. Anhang – Checkliste

PHASE 1: VORBEREITUNG UND ANALYSE



Schritt 1: Arbeitsstrukturen errichten

Aktuelle Stärken und Schwächen benannt.	<input type="checkbox"/>
Benötigte Fähigkeiten und finanzielle Ressourcen für den Planungsprozess analysiert.	<input type="checkbox"/>
Budget für den SUMP-Prozess politisch abgesegnet.	<input type="checkbox"/>
Koordination für den Planungsprozess und das Kernteam ernannt.	<input type="checkbox"/>
Gruppen der Interessenvertretungen festlegt und politische Unterstützung aufgebaut.	<input type="checkbox"/>

Schritt 2: Planungsrahmen festlegen

Relevante bundes- und landesweite Dokumente überprüft.	<input type="checkbox"/>
Geographische Reichweite des Plans definiert (wenn mögl.), das funktionale Stadtgebiet politisch abgesegnet.	<input type="checkbox"/>
Hauptbehörden aus dem Planungsbereich in das Kernteam und den Lenkungsreis aufgenommen.	<input type="checkbox"/>
Relevante politische Zusammenhänge identifiziert (räumliche Planung etc.) und Dialog zur politischen Integration etabliert.	<input type="checkbox"/>
Zeit- und Arbeitsplan entwickelt und politisch abgesegnet.	<input type="checkbox"/>
Bedarf an externer Unterstützung identifiziert, Dienste ausgeschrieben und geeignete Auftragnehmer ausgewählt, die den SUMP-Ansatz verstehen.	<input type="checkbox"/>

Schritt 3: Mobilitätssituation analysieren

Informationen müssen genau bestimmt werden.	<input type="checkbox"/>
Vorhandene Daten und Lücken identifiziert.	<input type="checkbox"/>
Datenverbund mit externen Besitzenden relevanter Informationen vereinbart.	<input type="checkbox"/>
Zusätzliche Datenerhebung durchgeführt, falls notwendig.	<input type="checkbox"/>
Mobilitätssituation analysiert.	<input type="checkbox"/>
Im SUMP genannte Hauptmöglichkeiten und Probleme priorisiert.	<input type="checkbox"/>

PHASE 2: STRATEGIEENTWICKLUNG



Schritt 4: Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten

Auswirkungen von potentiellen Veränderungen der externen Faktoren erforscht.	<input type="checkbox"/>
Verschiedene alternative Szenarien beschrieben, einschließlich eines Business-as-usual Szenarios.	<input type="checkbox"/>
Sensitivitätsanalyse der sich auf die Umstände veränderten Szenarien bewertet.	<input type="checkbox"/>

Schritt 5: „Leitbild und Strategie mit Interessenvertretung entwickeln“

Leitbildsitzungen mit einer Gruppe von wichtigen Interessenvertretungen durchgeführt (SUMP „Lenkungskreis“).	<input type="checkbox"/>
Ersten Entwurf des Leitbildes und der Leitziele entwickelt.	<input type="checkbox"/>
Entwurf mit Interessenvertretungen diskutiert, im Idealfall auch mit politischen Entscheidungstragenden und der Bevölkerung.	<input type="checkbox"/>
Zustimmung der Interessenvertretungen für das finale Leitbild und die Leitziele.	<input type="checkbox"/>

Schritt 6: Ziele und Indikatoren festlegen

Reihe von verschiedenen Kernindikatoren definiert, einschließlich der Form der Berichterstattung und	<input type="checkbox"/>
Messbare und zeitgebundene Ziele für alle strategischen Faktoren vereinbart.	<input type="checkbox"/>

PHASE 3: Maßnahmenplanung



Schritt 7: „Maßnahmenpakete mit Interessenvertretung auswählen“

Lange Liste potentieller Maßnahmen erstellt.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen mit Blick auf Effektivität, Akzeptanz und Preis-Leistungs-Verhältnis bewertet.	<input type="checkbox"/>
Vielversprechendste Maßnahmen für die Liste mit der engeren Auswahl ausgewählt.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen der engeren Auswahl näher beschrieben und bewerten.	<input type="checkbox"/>
Maßnahmen in integrierte Pakete gebündelt.	<input type="checkbox"/>
Ausgewählte Pakete mit der Interessenvertretung validiert und finale Auswahl durchgeführt.	<input type="checkbox"/>
Monitoringbestimmungen für die wichtigsten Maßnahmen definiert.	<input type="checkbox"/>

Schritt 8: Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren

Alle Aufgaben identifiziert, definiert und beschrieben.	<input type="checkbox"/>
Beziehung zwischen Aufgaben identifiziert.	<input type="checkbox"/>
Finanzanalyse und Bewertung möglicher Finanzquellen durchgeführt.	<input type="checkbox"/>
Verantwortliche Hauptpersonen für die Umsetzung aller Aufgaben identifiziert.	<input type="checkbox"/>
Zeitplan und Prioritäten mit der Interessenvertretung vereinbart.	<input type="checkbox"/>
Entscheidungstragende, Interessenvertretung und der Öffentlichkeit Informationen und Möglichkeit für Rückmeldung gegeben.	<input type="checkbox"/>

Schritt 9: Beschluss und Finanzierung vorbereiten

Ausführlichen Finanzierungsplan für Aufgaben, die die Finanzierung in der ersten Phase der SUMP-Umsetzung benötigen, vorbereitet und vereinbart.	<input type="checkbox"/>
Hochwertiges SUMP-Dokument finalisiert.	<input type="checkbox"/>

PHASE 4: Umsetzung und Monitoring



Schritt 10: Umsetzung sicherstellen

Übergabe von Merkblättern an Handlungstragende.	<input type="checkbox"/>
Umsetzungsschritte für jede Handlung vereinbart.	<input type="checkbox"/>
Verfahren für regelmäßige Status-Updates erstellt.	<input type="checkbox"/>

Schritt 11: Kontrollieren, anpassen und kommunizieren

Status von Umsetzungsaktivitäten konstant kontrolliert und notwendige Anpassungen rechtzeitig durchgeführt.	<input type="checkbox"/>
Fortschritt der Maßnahmenziele und strategischen SUMP-Leitziele in regelmäßigen Intervallen evaluiert.	<input type="checkbox"/>
Menschen, die direkt von den Maßnahmen betroffen sind, in den Umsetzungsprozess eingebunden.	<input type="checkbox"/>
Lösungen für die Abschwächung der negativen Auswirkungen während der Umsetzung erkannt und befolgt.	<input type="checkbox"/>
Breite Öffentlichkeit über den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung informiert.	

Schritt 12: Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen

Erfolge und Misserfolge des SUMP-Prozesses evaluiert.	<input type="checkbox"/>
Gewonnene Erkenntnisse dokumentiert und mit anderen Städten ausgetauscht.	<input type="checkbox"/>
Neue bevorstehende Herausforderungen für städtischen Verkehr und Mobilität identifiziert.	<input type="checkbox"/>

Impressum

Vorwort

Dieses Dokument wurde im Rahmen des SUMP-Up-Projekts erarbeitet, das unter dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ der Europäischen Union (Finanzhilfvereinbarung Nr. 690669) gefördert wurde. Die deutsche Übersetzung (2023) wurde aus Mitteln des Landes Hessen durch das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen finanziert.

Titel

Leitfaden: Nachhaltige Urbane Mobilitätsplanung für Klein- und Mittelstädte

Quellenangabe

Rupprecht Consult (Herausgeber). Leitfaden für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung für Klein- und Mittelstädte. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt vom Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen.

Autorenschaft

Lasse Brand, Susanne Böhler, Siegfried Rupprecht (Rupprecht Consult)

Autorenschaft der deutschen Übersetzung:

Sarah Coordes, Sandra Bardt (Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen)

Beitragende

Morgane Juliat, Henning Günther, Wolfram Buchta, Kristian Salte, Daniel Mickos (Rupprecht Consult); Rasmus Sundberg (Trivector); Andrius Jarzemskis (Smart Continent); Thomas Durlin (Cerema); Antal Gertheis und András Ekés (Mobilissimus); Sebastian Spundflasch (TU Ilmenau).

Begutachtende

Thomas Durlin (Cerema), Rasmus Sundberg (Trivector), Andras Ekes (Mobilissimus), Ian O'Brien (European Investment Bank/ JASPERS); Vincent Leiner (European Commission - DG REGIO), Madeleine Kelly-Tychtl (European Commission - DG MOVE)

Korrektorat

Kristin Tovaass, Amelie Metze (Rupprecht Consult)

Danksagung

Diese Publikation wurde durch Beiträge von Organisationen möglich, die an dem SUMPs-Up Projekt beteiligt sind, die für ihre jeweiligen Beiträge namentlich genannt werden.

Haftungsausschluss

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

Urheberrecht

Der Urheber dieser Veröffentlichung ist die Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Die Veröffentlichung unterliegt der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC-ND 4.0. Alle Abbildungen in dieser Veröffentlichung sind Eigentum der genannten Organisationen oder Einzelpersonen.

Titelbild

Delft ©Pixabay

Design und Layout

Layout Morgane Juliat, Rupprecht Consult

Thomas Hutsch (www.thomashutsch.de) für die deutsche Übersetzung im Auftrag des Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Kontakt

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@dhtai.de

Träger des Fachzentrums:

Hessen Trade & Invest GmbH

Mainzer Straße 118, 65189 Wiesbaden

www.htai.de



Wirtschaftsförderer für Hessen

Dezember 2023



XQ4

www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis wurde mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.



www.eltis.org