

Liebe Leserinnen und Leser,

wir blicken zurück auf eine erfolgreiche **2. Europäische SUMP-Konferenz** im Juni in Bukarest. Das sehr positive Feedback der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigt, dass das Interesse am Thema Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP), an den Erfahrungen anderer europäischer Städte und an Vernetzungsmöglichkeiten nach wie vor hoch ist. Das ENDURANCE-Team geht gerne auf diesen Bedarf nach Unterstützung und Wissensaustausch ein.

EPOMM - die Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement - koordiniert dieses Projekt. Dies liegt insbesondere in den zahlreichen Anfragen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten begründet, Unterstützung nicht nur für Mobilitätsmanagement (MM) an sich, sondern darüber hinaus auch für das Themenfeld SUMP anzubieten. Tatsächlich hängen MM und SUMP eng miteinander zusammen und teilen sich viele gemeinsame Ziele, wie Sie diesem e-update entnehmen können. Doch lassen Sie uns Ihnen zunächst einen kurzen Einblick in die europaweiten Tätigkeiten des ENDURANCE-Projektkonsortiums geben.




Nationale ENDURANCE – Netzwerke wachsen stetig







Die Stadt Torres Vedras erhält die Auszeichnung für ihr Leihfahrradsystem „Agostinhas“.

Die Nationalen Kontaktstellen (National Focal Points - NFPs) von ENDURANCE arbeiten intensiv daran, Netzwerke für Städte aufzubauen und sie in der Entwicklung und Verbesserung ihrer SUMPs zu unterstützen. Wir freuen uns, Ihnen einige Highlights präsentieren zu dürfen.

Nordeuropa:



-  **Schweden – 7 Städte**
 In **Schweden** haben viele Städte bereits SUMPs entwickelt, wobei sie das nationale **TRAST-System** (Link auf Schwedisch) nutzen. Das Hauptinteresse schwedischer Städte an ENDURANCE ist daher der Erfahrungsaustausch im europäischen Netzwerk und die Implementierung nachhaltiger Mobilität. Bisher sind sieben Städte, darunter die zweit- und drittgrößte Stadt des Landes, dem ENDURANCE-Netzwerk beigetreten. Weitere Städte sind ebenfalls interessiert.
-  **Dänemark – 9 Städte**
 Der **Dänische NFP** hat CEREMA (**Frankreich**) and Trafikverket (**Schweden**) für zwei Sitzungen im Rahmen der Dänischen Nationalen Verkehrskonferenz eingeladen, an denen über 300 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie Praktikerinnen und Praktiker teilnahmen. Der Fokus der beiden Sessions war die Verknüpfung zwischen SUMP und neuer Infrastruktur, z.B. Straßenbahnen.
-  **Finnland – 4 Städte**
 In **Finnland** wurden verschiedene, bereits bestehende Netzwerke zur Teilnahme an einem Webinar zum Thema Partizipation eingeladen und das belgische Netzwerk **BEPOMM** wurde für ein Training zu den Vorteilen (verpflichtender) Partizipation im Rahmen von SUMPs engagiert. Auf dem dritten nationalen Treffen werden die Themenfelder Indikatoren und Monitoring diskutiert – als Teil eines neuen zweitägigen Events „Tage des nachhaltigen städtischen Verkehrs“, welches in Kooperation mit verschiedenen nationalen Akteuren organisiert wird.

Osteuropa:

-  **Bulgarien – 20 Städte**
 Das **Bulgarische Netzwerk** lud im Juni zwölf Kommunen und wissenschaftliche Institutionen zum 3. Nationalen Treffen in **Ruse** ein, um unter der Schirmherrschaft des Bürgermeisters Plamen Stoilov gute Beispiele an den Nachbarstaat weiterzugeben. Bisher haben fünf Mitgliedsstädte ihre ersten SUMPs fertiggestellt. [Lesen Sie mehr >](#)
-  **Rumänien – 17 Städte**
 Der **Rumänische NFP** bereitet einen Workshop im Herbst vor, um die Erfahrungen mit den ersten rumänischen SUMPs zu präsentieren. Das nationale Netzwerk umfasst bisher 17 Mitglieder, weitere Städte sind an einem Beitritt interessiert.
-  **Tschechische Republik – 10 Städte**
 **Slowakei – 5 Städte**
 Das **Tschechische Netzwerk** hat sich mit der **Slowakei** zusammengeschlossen und das **CIVINET Tschechische und Slowakische Republiken** gegründet. Das Netzwerk hat

bisher drei Exkursionen organisiert, um mehr über die erfolgreiche Umsetzung nachhaltiger städtischer Mobilitätskonzepte zu lernen. Durch diese Exkursionen konnten effektiv neue Mitglieder für das Netzwerk gewonnen werden.

Südeuropa:

-  **Italien – 33 Mitglieder**
Das **italienische Netzwerk** bereitet derzeit in Kooperation mit **Civinet Italia** seinen dritten nationalen Workshop vor, der im Oktober während der **MobyDixit 2015**, der 15. Italienischen Konferenz zum Mobilitätsmanagement, stattfindet.
-  **Portugal – 24 Mitglieder**
In **Portugal** nahmen über 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer am letzten Workshop zum Thema SUMP teil, der in Kooperation mit der **SUMP Plattform** und **Civinet Portugal und Spanien** durchgeführt wurde und auf dem Beispiele aus beiden Ländern vorgestellt wurden. Die Mitgliedsstadt **Torres Vedras** beginnt zurzeit mit der Umsetzung ihres SUMP. In diesem Zusammenhang wurde sie für ihren Einsatz mit gleich drei Preisen bedacht: dem **'European Green Leaf 2015'** für ihre Mobilitäts-, Biodiversitäts- und Wasserstrategie ; dem **'Energy Globe Award 2015'** für ihr Leihfahrradsystem "Agostinhas" sowie dem **'Smart Project for Smart Cities seal'** für ihr integriertes und zentralisiertes Parkraummanagement ausgezeichnet.
-  **Spanien – 9 Mitglieder**
Das **Spanische Netzwerk** hat kürzlich ein Kooperationsabkommen mit der **Fundación Conama** geschlossen, in der Erwartung, die Entwicklung des SUMP-Netzwerks in Spanien weiter voranzutreiben. Zurzeit wird gemeinsam der nächste nationale Workshop organisiert, der im Oktober im Rahmen des **Conama Local**-Kongresses stattfinden wird.

Westeuropa:

-  **Großbritannien – 20 Städte**
Das **britische Netzwerk** besteht aus Städten und Kommunen sowie verschiedenen Beratungsfirmen und dem Ministerium für Verkehr. Nach zwei erfolgreichen Treffen ist ein drittes für den 30. September in Birmingham geplant, in Partnerschaft mit CILT, Atkins Global, **CIVINET UK & Irland** und dem **BUMP**-Projekt. Da SUMPs bereits seit 2001 in Form von Local Transport Plans (LTPs) gesetzlich vorgeschrieben sind, besteht der Erfolg des Netzwerks vorwiegend darin, bewährte Konzepte aus Großbritannien und Europa zu verbreiten. Interessanterweise haben einige Kommunen in Großbritannien die europäischen SUMP-Guidelines als Anlass genommen, ihre LTPs einer Revision zu unterziehen.
-  **Irland – 7 Städte**
Der **irische NFP** hat eine Vorlage entwickelt, um Prinzipien des SUMP in Flächennutzungs- und Stadtentwicklungspläne zu integrieren. Eine erste Arbeitsversion bekam positives Feedback von den Mitgliedern des Netzwerk bei einem Treffen im Juni. Das Netzwerk hat in diesem August zwei neue Mitglieder begrüßt.
-  **Belgien – 9 Städte**
BEPOMM hat bewährte Konzepte aus 15 Jahren Erfahrung in Flandern mit SUMPs und einem soliden gesetzlichen Rahmen an Deutschland weitergegeben. Das Netzwerk hat zudem bereits zwei zweisprachige Veranstaltungen zum Thema SUMP organisiert.
-  **Frankreich – 12 Städte**
Das **Französische Netzwerk** hat auf der zweiten Weltkonferenz zum Radverkehr, der **Velo-city 2015** in Nantes, die Gelegenheit genutzt und das zweite nationale ENDURANCE-Treffen als Begleitveranstaltung zusammen mit **CIVINET Francophone** zu organisieren. Thema war aktive Mobilität im Rahmen von SUMPs. Laden Sie die Präsentationen von der **Cerema website** (auf Französisch) herunter. Cerema arbeitet eng mit andere Netzwerken und nationalen Institutionen, wie dem Verkehrsministerium und der Gruppe von Verkehrsunternehmen, Gart, zusammen, um das französische Netzwerk über das Ende des Projekts 2016 hinaus zu erhalten.

SUMP und MM: Ein klarer Zusammenhang



Die tschechische Stadt Litoměřice (Leitmeritz) führt einen QUEST-Audit durch

Die Ziele von MM und SUMP sind sich sehr ähnlich. Genau wie ein SUMP unterstützt MM

- einen partizipativen Ansatz,
- Nachhaltigkeit, um wirtschaftliche Entwicklung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität zu fördern,
- die Integration unterschiedlicher Verwaltungsbereiche,
- klare, messbare Ziele und Evaluationspläne sowie
- Kosteneffizienz.

Obwohl SUMP und MM miteinander verflochten sind und vielfach in enger Beziehung zueinander stehen, sind sie in vielen Staaten nach wie vor nicht integriert. Beispielsweise ist MM in Italien, wo es eine lange Tradition hat, nicht Teil der traditionellen "PUMs" (urbane Mobilitätspläne). In der Tschechischen Republik ist MM ein völlig neues Thema für Städte und es existieren bisher keine fertiggestellten SUMPs. Zurzeit analysiert die Stadt Litoměřice

(Leitmeritz, 24.000 Einwohnerinnen und Einwohner) im Norden Böhmens die Engpässe in seinem Verkehrssystem mithilfe des **QUEST audit**. Die Ergebnisse werden die Stadt auf einen kompletten SUMP vorbereiten, möglicherweise aber auch Empfehlungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements enthalten, da dies integraler Bestandteil des QUEST, wie auch anderer SUMP-Audits ist, z.B. des **ADVANCE-audit**.

Partizipativer Ansatz im MM



Die belgische Stadt Antwerpen bereitet sich auf Straßenbauarbeiten vor, in dem Bürgerinnen und Bürger ermuntert werden, auf andere Verkehrsträger auszuweichen.

Bürgerinnen und Bürger einbeziehen, um Verkehr nachhaltiger zu gestalten

Um lebendige Städte mit einer hohen Lebensqualität zu schaffen, sind wir darauf angewiesen, dass Bürgerinnen und Bürger partizipieren und nachhaltiges Mobilitätsverhalten übernehmen. Es ist sinnlos, eine Straßenbahnlinie zu bauen, wenn niemand sie nutzt. Weiche Maßnahmen sind notwendig, um die Wirkung harter Maßnahmen zu verstärken und zu unterstützen. Sogar vor dem Bau neuer Infrastrukturen wird MM benötigt. In Antwerpen (Belgien) werden zum Beispiel groß angelegte Straßenbauarbeiten über mehrere Jahre starke Beeinträchtigungen verursachen. Aus diesem Grund trat Antwerpen dem **PTP-Cycle**-Projekt bei, um so viele Menschen wie möglich dazu zu bringen, ihr Pendlerverhalten durch die Nutzung personalisierter Reiseplanung smarter und nachhaltiger zu gestalten. Das ultimative Ziel ist eine langfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens, das auch über die Bauarbeiten hinaus Bestand hat. [Lesen Sie mehr über PTP in Antwerpen >](#)

In Polen stehen die Entwicklung von SUMP und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung weit oben auf der politischen Agenda (z.B. „National Transport Policy, 2006-2025“ und „National Urban Policy“). **Krakau** war 1993 die erste polnische Stadt, die einen Plan für nachhaltigen Verkehr verabschiedete. Der Plan erkennt die Notwendigkeit an, den Autoverkehr zu reduzieren und beinhaltet das Konzept einer Förderung des Umweltverbundes. Krakau war zudem die erste Stadt in Polen, die ein **öffentliches Fahrradverleihsystem** und **nachfrageorientierten ÖPNV** einführte. Diese ‚weichen‘ Maßnahmen werden ergänzt durch ‚harte‘ Maßnahmen wie **Zugangsbeschränkungen**.



Gebäude der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Rennes 1 in Rennes, Frankreich. Foto: [XillfromTOKYO](#) / CC BY-SA 3.0

Bürgerinnen und Bürger für die Unterstützung des SUMP gewinnen

SUMP benötigen die Unterstützung der Öffentlichkeit, um erfolgreich zu sein. In Bulgarien, wo die Interessengruppen in den Städten wenig Erfahrungen auf dem Gebiet der Partizipation haben, ist dies ein zentraler Fokus des Supports, den der ENDURANCE-Partner CSDCS Städten und Gemeinden zur Verfügung stellt. [Lesen Sie mehr >](#)

Manche Maßnahmen können vor ihrer Umsetzung sehr unpopulär sein, sich jedoch nach einer Versuchsperiode als weithin akzeptiert erweisen. In Paris entschied die Stadt beispielsweise, die Geschwindigkeit auf den Hauptstraßen zu reduzieren. Um die Auswirkungen eines Tempolimits von 30 km/h auf die Nutzer und Nutzerinnen in einem verdichteten innerstädtischen Raum zu verstehen, wurde ein Experiment in der Avenue de Clichy durchgeführt. Vor der Einführung wurden von vielen erhöhte Reisezeiten und Stau befürchtet. Nach seiner Einführung erfreute sich das neue Tempolimit jedoch einer hohen Akzeptanz (80% der Befragten, einschließlich Autofahrerinnen und Autofahrer).

Die Bedürfnisse unterschiedlicher Interessengruppen auszuhandeln kann ziemlich zeitaufwändig sein. Die Stadt Rennes (Frankreich) verhandelte drei Jahre lang über eine Variation der Stundenpläne des Universitätscampus, um die Belastungsspitzen beim Metrosystem zu entschärfen. Indem diese Maßnahme bei zentralen Verursachern von Verkehr in der Stadt angewandt wurde, konnte eine geplante Investition von 12 Mio. € (für drei neue Metrozüge) vermieden werden (Quelle: www.metropolitiques.eu)

Nachhaltigkeit



Die Fahrradschule in Leuven (Löwen). Copyright: Mobil 21

Ein SUMP hat zum Ziel, Verkehr umweltfreundlicher, gerechter und wirtschaftlicher zu gestalten. Gerechtigkeit bedeutet, allen Beteiligten ihren Bedürfnissen entsprechend ausreichenden Zugang zum Verkehrssystem zu ermöglichen, aber auch eine faire Verteilung öffentlichen Raums. Dies ist im französischen **Report der nationalen Forschungstage 2014** (link auf französisch) schön beschrieben worden. Je weiter man sich von der Stadt entfernt, umso schneller fließt der Verkehr. Diejenigen, die weit entfernt von den Städten leben, sind auf das Straßennetz angewiesen, um Dienstleistungen und andere Orte erreichen zu können. Diese Mobilitätsbedürfnisse führen jedoch zu Korridoren schnellen Verkehrs, die Stadtzentren durchkreuzen und dabei Staus und Luftverschmutzung verursachen. Durch mutige Maßnahmen wie Tempolimits können Städte diesen Trend umkehren und ihren öffentlichen Raum allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zurückgeben. Langsame und aktive Mobilität wird damit zu einem Bestandteil einer sozialeren Gesellschaft.

MM-Maßnahmen tragen zu den drei Säulen der **Nachhaltigkeit** bei: der ökologischen, der sozialen und der ökonomischen Komponente. So können zum Beispiel Fahrradschulen für Erwachsene die Autonomie und Integration isolierter Menschen erhöhen, insbesondere bestimmter Zielgruppen wie z.B. Migrantinnen und Migranten. Langzeitarbeitslosen (vergünstigt) Pedelecs anzubieten kann ihnen helfen, Zugang zu mehr Arbeitsplätzen zu bekommen, was wiederum gut für die Wirtschaft ist. Wheels-to-Work ist ein solches Konzept,

das in ganz Großbritannien eingesetzt wird, z.B. in [Staffordshire](#). Die Stadt Luzern in der Schweiz hilft Menschen mit Sehbehinderungen sowie Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer bei der Benutzung des ÖPNV durch die Organisation eines [Trainings](#) für ihre Busfahrerinnen und Busfahrer. Der Kurs hilft ihnen, die alltäglichen Probleme dieser Zielgruppen besser zu verstehen.

Kosteneffizienz



Einkaufen mit dem Fahrrad. Foto: Harry Schiffer / www.eltis.org

Selbstverständlich zielt ein SUMP auch darauf ab, Verkehrsinvestitionen so kosteneffizient wie möglich zu machen. Wie sich gezeigt hat, weisen viele MM-Maßnahmen eine hohe Kosteneffizienz auf. [Tom Rye's Präsentation](#) bei der SUMP-Konferenz in Bukarest demonstrierte, dass das Bruttoinlandsprodukt eines Landes nicht von durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten oder der Anzahl an Hochgeschwindigkeitsstrecken abhängt. Kleinere lokale Investitionen, wie z.B. Parkraummanagement, Radverkehrsinfrastruktur, verkehrsberuhigende Maßnahmen oder Mobilitätsmanagement haben ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Das [EVIDENCE-Projekt](#) hat große Mengen an Daten zu Kosten und Nutzen nachhaltiger Mobilität analysiert. Die Ergebnisse werden bei der [CIVITAS Forum Conference 2015](#), präsentiert, wo der Endbericht veröffentlicht wird. Besuchen Sie den Ausstellungsstand von EVIDENCE, um ein Exemplar zu erhalten, sich zu registrieren und eine spezielle Prämie zu erhalten!

MM, ein essentieller Bestandteil Ihres SUMP



Menschen stehen im Zentrum eines SUMP. Foto: Harry Schiffer / www.eltis.org

Genau wie ein SUMP berührt MM viele unterschiedliche Fachbereiche (Gesundheit, Umwelt, Bildung, Wirtschaft etc.). Und mit [MaxSumo](#) und [MaxEva](#) können **messbare Ziele und klare Evaluationspläne** für MM-Maßnahmen erarbeitet werden, um sicherzustellen, dass alle Elemente eines SUMP vollständig in Monitoring und Evaluation berücksichtigt werden.

Tatsächlich ist eine der Differenzen zwischen traditioneller Verkehrsplanung und SUMP, wie sie von der EU-Kommission in den [SUMP Guidelines](#) genannt wird, ein Paradigmenwechsel vom Fokus auf Verkehr und Infrastruktur hin zu Menschen und integrierten Maßnahmenbündeln zur Erreichung kosteneffektiver Lösungen. Zusammengefasst passt MM nicht nur perfekt zur Philosophie eines SUMP, sondern ist auch ein höchst kosteneffizienter und unverzichtbarer Teil eines jeden SUMP.

Bevorstehende Veranstaltungen

- **Creating Better Places for People: Lifestyles and Logistics**
Drittes Treffen des UK SUMP Network
30. September 2015 – Birmingham, UK
www.acttravelwise.org
- **European Cycle Logistics Federation Conference 2015**
15.-17. Oktober 2015 – San Sebastian, Spanien
Städte, Logistikunternehmen, Fahrradkuriere und ExpertInnen werden im Herbst im Rahmen der European Cycle Logistics Federation Conference in San Sebastian zusammentreffen, um darüber zu diskutieren, wie Stadtlogistik nachhaltiger und die "last mile" so effizient wie möglich gestaltet werden kann. Die [Baseline-Studie](#) des Cyclelogistics-Projekts zeigt, dass eine von zwei motorisierten Fahrten, die dem Gütertransport dienen (egal ob für Einkäufe, Freizeit, Arbeit oder Zustellungen etc.) durch eine Fahrt mit dem Lastenfahrrad ersetzt werden kann. Beim Gütertransport trifft dies für 25% der motorisierten Fahrten zu.
eclfconference2015.bike
- **MobyDixit 2015, the 15th Italian Conference on Mobility Management**
Beinhaltet den 3. nationalen ENDURANCE-Workshop
15.-17. Oktober 2015 – Palermo, Italien
www.mobydixit.it



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

»
EDMM 2015

»
allinx

»
feedback

»
subscribe

»
unsubscribe

»
fullscreen

»
news archive