2020 CiVITAS

Sauberer und besserer Verkehr in den Städten

STANDARDS FÜR
DIE ENTWICKLUNG EINES

SUMP-AKTIONS-PLANS

Europäische Plattform
für nachhaltige urbane
Mobilitätspläne

2020 CiVITAS
Sauberer und besserer Verkehr in den Städten
SUMPS-UP

DIE CIVITAS-INITIATIVE WIRD
MITFINANZIERT DURCH DIE
EUROPÄISCHE UNION

www.sumps-up.eu

IMPRESSUM

Über uns
CIVITAS SUMPs-Up ist ein 42-monatiges Projekt, das im Rahmen des Forschungs- und Innovationsaktionsprogramms der Europäischen Union Horizon 2020 durch die Finanzhilfevereinbarung Nr. 690669 finanziert wird. Das Projekt arbeitet gemeinsam mit Planungsbehörden in ganz Europa daran, die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität zu beschleunigen und einen saubereren und besseren Verkehr in Städten zu ermöglichen.

Herausgeber
ICLEI - Local Governments for Sustainability, Europasekretariat, Freiburg, Deutschland. Executive Director, Wolfgang Teubner.

Autor
Caroline Mattsson (Trivector)

Mitwirkende
Hanna Wennberg (Trivector)

Prüfer
Thorsten Koska (Wuppertal Institute)

Redakteur
Matthew Bach (ICLEI Europe)

Layout
Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Ansprechpartner
SUMPs-Up Project Coordinator
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)
ana.dragutescu@iclei.org
Project Dissemination Coordinator
Richard Adams (ICLEI Europe)
richard.adams@iclei.org

Danksagung
Diese Publikation wird durch die Beiträge der am Projekt SUMPs-Up beteiligten Organisationen ermöglicht. In ihren jeweiligen Beiträgen werden sie im Folgenden ausdrücklich als Urheber genannt.

Haftungsausschluss
Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten sind die alleinige Verantwortung der genannten Autoren und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission wider.

Urheberrecht
Alle Abbildungen in dieser Publikation sind Eigentum der genannten Organisationen oder Personen. Der Inhalt dieser Publikation kann vervielfältigt und weiterverwendet werden. Dabei muss jedoch auf die CIVITAS-Initiative hingewiesen werden.

April 2018

2020 CIVITAS
Sauberer und besserer Verkehr in den Städten
SUMPS-UP

DIE CIVITAS-INITIATIVE WIRD MITFINANZIERT DURCH DIE EUROPÄISCHE UNION

www.sumps-up.eu
twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp
www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up

Europäische Plattform für nachhaltige urbane Mobilitätspläne

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/11384-1807-1001

INHALTSVERZEICHNIS

1. ZUSAMMENFASSUNG 4

2. EINFÜHRUNG IN EINEN AKTIONSPLAN 5

3. INHALT EINES AKTIONSPLANS 6

3.1 SCHRITT 1: DEFINITION VON MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETEN 6

3.2 SCHRITT 2: FESTLEGUNG DES ZEITRAHMENS DES AKTIONSPLANS UND ZUWEISUNG EINES PROGRAMMKOORDINATORS 7

3.3 SCHRITT 3: MERKMALE DER MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETE HINZUFÜGEN 8

3.4 SCHRITT 4: DURCHFÜHRUNG EINER FOLGENABSCHÄTZUNG UND BEWERTUNG DER MASSNAHMEN 8

3.5 SCHRITT 5: BEZIEHUNGEN ZWISCHEN MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETEN FINDEN 11

3.6 SCHRITT 6: EINEN UMSETZUNGSPLAN ERSTELLEN 11

4. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG VON SCHRITT 3: MERKMALE DER MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETE HINZUFÜGEN 12

4.1 BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETE 12

4.2 BEZUG ZUR VISION UND DEN ZIELEN VON SUMP 12

4.3 VERANTWORTUNG FÜR DIE UMSETZUNG 12

4.4 UMSETZUNGSZEITRAUM 12

4.5 FINANZIERUNGSQUELLEN 12

4.6 INDIKATOREN FÜR DIE ÜBERPRÜFUNG UND AUSWERTUNG 15

4.7 TABELLE MIT DEN MERKMALEN DER MASSNAHMEN 18

5. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG VON SCHRITT 6: EINEN UMSETZUNGSPLAN ERSTELLEN 21

5.1 AKTIVITÄTEN INNERHALB EINER MASSNAHME 21

5.2 ERFORDERLICHE RESSOURCEN 21

5.3 KOSTEN DER MASSNAHME 21

5.4 BETEILIGUNG DER STAKEHOLDER 21

6. BERATUNG DURCH STÄDTEPARTNER VON SUMPS-UP 24

7. ANHANG I: VORLAGE FÜR EINEN SUMP-AKTIONSPLAN 25

8. ANHANG II: VORLAGE FÜR EINEN UMSETZUNGSPLAN 26

9. ANHANG III: FALLBERICHTE DER STÄDTEPARTNER VON SUMPS-UP 27

1. ZUSAMMENFASSUNG

Dieses Dokument richtet sich an Stadtplaner, die einen Aktionsplan zu ihren Plänen für nachhaltige urbane Mobilität entwickeln. Es ist eine Spezifizierung der SUMPGuidelines, insbesondere der Phase 3: Ausarbeitung des Plans. Der Leitfaden baut auf die in „D3.1 Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP" beschriebene Auswahl von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen auf und wird im Rahmen des EU-finanzierten Projekts CIVITAS SUMPs-Up entwickelt.

Sobald die Liste der ausgewählten Maßnahmen genehmigt wurde, ist es an der Zeit, einen Aktionsplan zu entwickeln. Der Aktionsplan ist eine Verdeutlichung, wie die Ziele des SUMP erreicht werden sollen. D3.1 unterstützt den Stadtplaner bei der Auswahl von Maßnahmen. In diesem Handbuch erhalten Stadtplaner Unterstützung, wie Maßnahmen beschrieben werden sollten, und es werden Hinweise gegeben, wie Maßnahmen zur Umsetzung vorbereitet werden können. Für eine erfolgreiche Umsetzung sollte der Aktionsplan in zwei Schritten entwickelt werden:
(1) Aktionsplan: Bestehend aus einer allgemeinen Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete entsprechend des SUMP, dem Zeitrahmen und der Verantwortung des Plans, der Folgenabschätzung und den Beziehungen zwischen den Maßnahmen.

(2) Umsetzungsplan: Bestehend aus detaillierten Beschreibungen von Maßnahmen und Aufgaben, die im nächsten Jahr umgesetzt werden können.

Befolgen Sie die im Folgenden beschriebenen sechs Schritte, um Ihren Aktionsplan zu entwickeln und sich auf die Umsetzung Ihrer Maßnahmen vorzubereiten. Die Schritte 1 - 5 beziehen sich auf die Entwicklung des ersten Teils, des Aktionsplans, und Schritt 6 auf die Entwicklung des Umsetzungsplans.

Schritt 1:
Definition von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen.

Schritt 2:
Festlegung des Zeitrahmens des Aktionsplans und Zuweisung eines Programmkoordinators.

Schritt 3:
Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete hinzufügen.

Schritt 4:
Durchführung einer Folgenabschätzung und Bewertung der Maßnahmen.

Schritt 5:
Beziehungen zwischen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen finden.

Schritt 6:
Einen Umsetzungsplan erstellen.

Die Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete sollte relevante Merkmale enthalten. Dies geschieht, um die Priorisierung von Maßnahmen zu vereinfachen, die Auswirkungen zu bewerten und Beziehungen zwischen den Maßnahmen zu finden, die alle für die Umsetzung des Plans nützlich sind. Die folgenden Merkmale werden für den Aktionsplan empfohlen:

- Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete
- Bezug zur Vision und den Zielen von SUMP
- Verantwortung für die Umsetzung
- Umsetzungszeitraum
- Finanzierungsquellen
- Indikatoren für die Überprüfung und Auswertung

Für den Umsetzungsplan werden einige zusätzliche Funktionen vorgeschlagen:

- Aktivitäten innerhalb einer Maßnahme
- Erforderliche Ressourcen
- Kosten der Maßnahme/Aktivität
- Einbeziehung der Stakeholder

2. EINFÜHRUNG IN EINEN AKTIONSPLAN

Dies ist ein Leitfaden für lokale Behörden, die einen SUMP-Aktionsplan entwickeln möchten. Ziel ist es, die Städte von der Identifizierung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen bis zu deren Umsetzung zu unterstützen.

Der Aktionsplan ist eine Erläuterung, wie die Ziele des SUMP erreicht werden können, und er ist ein zentraler Bestandteil des endgültigen SUMP. Das Verständnis dafür, was ein Aktionsplan ist und wie detailliert er sein sollte, kann je nach Gemeinde sehr unterschiedlich sein. Voraussetzungen, Probleme und Größe beeinflussen die Struktur und den Inhalt des Plans sowie den Arbeitsprozess der Umsetzung. Dieses Handbuch schlägt eine Möglichkeit vor, einen Aktionsplan zu entwickeln, der für die meisten Städte geeignet ist, in erster Linie für Einsteiger-Städte, aber auch für Städte mit mehr Erfahrung in der Entwicklung von SUMPs.

Dieser Leitfaden ist in erster Linie für Einsteiger-Städte gedacht, also für Städte, die noch nicht über viel Erfahrung im SUMP-Prozess verfügen. Er steht in engem Zusammenhang mit der Auswahl von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen, die in „D3.1 *Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP*" beschrieben sind. Die Einhaltung dieser Leitlinien wird den Städten helfen, die Merkmale der vorgeschlagenen Maßnahmen und Maßnahmenpakete zu definieren sowie sicherzustellen, dass diese realistisch und realisierbar sind und dass erste Schritte zur Umsetzung unternommen werden. Dieser Leitfaden beschreibt die Schritte, die bei der Entwicklung des Aktionsplans zu unternehmen sind, veranschaulicht durch Beispiele aus bestimmten Städten, und er enthält eine Vorlage für einen Aktionsplan.

Dieser Leitfaden ist ein Produkt des SUMPs-Up-Projekts[1]. Er ist Teil der Systematisierung des SUMP-Prozesses, der Identifizierung der effektivsten Planungswerkzeuge und -methoden für den SUMP-Prozess sowie der Anleitung zu wichtigen Themenbereichen, die für eine qualitativ hochwertige, effektive und effiziente SUMP-Entwicklung relevant sind. Der allgemeine Prozess zu diesem Thema ist in den SUMP-Richtlinien, zu finden auf **www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines**, näher beschrieben.
Phase 3: Die Ausarbeitung des Plans ist jedoch in den SUMP-Richtlinien nicht sehr ausführlich beschrieben. Dieser Leitfaden soll eine detailliertere und leichter verständliche Beschreibung dieser Phase liefern, insbesondere von Schritt 7: *Klare Verantwortlichkeiten vereinbaren und die Budgetmittel zuweisen*. Eine etwas breitere Perspektive wird auch in der *Entwicklung effektiver Maßnahmenpakete* (Schritt 6) und den ersten Schritten zur *Integration von Überprüfung und Auswertung in den Plan* (Schritt 8) gegeben.

Der Leitfaden wurde auf der Grundlage von Interviews mit den SUMPs-Up-Stadtpartnern sowie der Recherche bestehender SUMP-Aktionspläne aus der Eltis-Datenbank, früheren EU-finanzierten Projekten und Tipps von Kollegen und Partnern von SUMPs-Up entwickelt. Im Mittelpunkt der Interviews standen die Erfahrungen der Städte bei der Entwicklung von SUMP-Aktionsplänen und die notwendige Unterstützung vor der Umsetzung von Maßnahmen.

Abbildung 1: Planungszyklus für einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Quelle: SUMP-Leitlinien www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines

1 CIVITAS SUMPs-Up, 2016 - 2020, ist ein von der EU finanziertes Projekt, das europäische Städte, Forscher, Universitäten, Umweltorganisationen, Klimainstitute, Verkehrsberater und Mobilitätsexperten in einer einzigartigen Initiative zusammenführt, um Städte bei der Einführung saubererer und nachhaltiger Mobilitätslösungen zu unterstützen. Das Ziel Mobilitätsplanungsbehörden in ganz Europa in die Lage versetzen, SUMP als europaweiten strategischen Planungsansatz zu übernehmen, insbesondere in Ländern, in denen die Inanspruchnahme gering ist und die negativen Auswirkungen des Verkehrs schwerwiegend sind.

3. INHALT EINES AKTIONSPLANS

In den Leitlinien wird vorgeschlagen, den Aktionsplan in zwei Teile zu unterteilen:

(1) Aktionsplan: Bestehend aus einer allgemeinen Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete entsprechend des SUMP, dem Zeitrahmen und der Verantwortung des Plans, der Folgenabschätzung und den Beziehungen zwischen den Maßnahmen.

(2) Umsetzungsplan: Bestehend aus detaillierten Beschreibungen von Maßnahmen und Aufgaben, die im nächsten Jahr umgesetzt werden können.

Im Folgenden werden sechs Schritte zur Entwicklung Ihres Aktionsplans und zur Vorbereitung der Umsetzung Ihrer Maßnahmen beschrieben. Die Schritte 1 - 5 beziehen sich auf die Entwicklung des ersten Teils, des Aktionsplans, und Schritt 6 auf die Entwicklung des Umsetzungsplans.

Schritt 1:
Definition von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen. **(Kapitel 3.1)**

Schritt 2:
Festlegung des Zeitrahmens des Aktionsplans und Zuweisung eines Programmkoordinators. **(Kapitel 3.2)**

Schritt 3:
Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete hinzufügen. **(Kapitel 3.3)**

Schritt 4:
Durchführung einer Folgenabschätzung und Bewertung der Maßnahmen. **(Kapitel 3.4)**

Schritt 5:
Beziehungen zwischen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen finden. **(Kapitel 3.5)**

Schritt 6:
Erstellung eines Umsetzungsplans. **(Kapitel 3.6)**

Die folgenden Kapitel erläutern weiter, wie dies geschehen könnte, und stellen den empfohlenen Inhalt des Aktionsplans vor. Als weitere Anregung wurden Beispiele aus Städten ebenso hinzugefügt wie Beschreibungen und Links zu bestehenden Tools.

3.1 Schritt 1: Definition von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen

Der erste Schritt der Aktionsplanentwicklung besteht darin, die geeigneten Maßnahmen und Maßnahmenpakete zu definieren, die im Aktionsplan beschrieben werden sollen. Die Gesamtheit der Maßnahmen und Maßnahmenpakete bildet den Kern und die Grundlage des Aktionsplans. Unabhängig davon, ob Ihre Stadt eine Einsteiger-Stadt ist oder mehr Erfahrung im Bereich der nachhaltigen Mobilitätsplanung hat, gilt: ohne Maßnahmen kein Inhalt im Aktionsplan.

In „D3.1 *Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Start or – Step-up*" sind Vorschläge für Methoden zur Identifizierung der geeignetsten und kostengünstigsten Maßnahmen zur Verwirklichung der SUMP-Vision sowie der Ziele Ihrer Stadt enthalten.

Abbildung 2: Vorgeschlagene Methode zur Auswahl von Maßnahmen für eine Einsteiger-Stadt bei der SUMP-Entwicklung.
Quelle: D3.1 *Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Start*.

Vier Schritte zur Integration von Maßnahmen für eine Einsteiger-Stadt

1. Bestimmen Sie die Ausgangslage, indem Sie die bereits umgesetzten Maßnahmen und den Status quo des städtischen Verkehrssystems überprüfen.

2. Erstellen Sie eine Liste von Maßnahmen, die auf die Vision und die Ziele der Stadt für eine nachhaltigere Stadtplanung sowie auf die priorisierten Herausforderungen ausgerichtet sind.

3. Bewerten Sie Maßnahmen mithilfe eines Bewertungssystems, um Maßnahmen zu identifizieren, die für die Stadt effektiv und realisierbar sind.

4. Beschreiben Sie die ausgewählten Maßnahmen und holen Sie die entsprechenden Genehmigungen ein.

3.2 Schritt 2: Festlegung des Zeitrahmens des Aktionsplans und Zuweisung eines Programmkoordinators

Sobald die Maßnahmen und Maßnahmenpakete beschlossen und von den Entscheidungsträgern genehmigt sind, ist es an der Zeit, über den Zeitrahmen des Aktionsplans zu entscheiden, d. h. wie lange der Aktionsplan gültig sein wird und wie oft er überarbeitet werden sollte.

Während der SUMP ein langfristiger strategischer Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität sein sollte, **sollte der Aktionsplan auf etwa fünf Jahre begrenzt werden**. Nach fünf Jahren wird eine umfassende Überarbeitung empfohlen, die immer noch von der Vision und den Zielen des SUMP geleitet wird. Des Weiteren wird empfohlen, dass alle zwei Jahre als kleinere Überarbeitung eine Relevanzprüfung der Maßnahmen stattfindet. Es sollten Anpassungen an den lokalen Kontext vorgenommen werden, z. B. politische Legislative, Regulierungsprozesse oder Planungsaktivitäten, die den Aktionsplan beeinflussen können.

Der vorgeschlagene Zeitrahmen zielt darauf ab, dass der Aktionsplan genügend Einzelheiten und Leitlinien für die durchzuführenden Maßnahmen enthält, gleichzeitig aber auch eine ausreichende Flexibilität für künftige Veränderungen in Gesellschaft, Technologien oder Verkehrssystemen bietet. Es könnten neue und bessere Maßnahmen verfügbar sein, die einer spezifischen Herausforderung der Stadt besser gerecht werden, oder eine Maßnahme könnte sich durch neue Erkenntnisse als überflüssig herausstellen. Kürzere Überarbeitungsfristen erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass die am besten geeigneten Maßnahmen umgesetzt werden.

Eine weitere Möglichkeit, den Zeitrahmen für Ihren Aktionsplan festzulegen, besteht darin, ihn mit einem großen Wandel in der Stadt zu verbinden, z. B. mit einer großen Baumaßnahme, die die Mobilität in der Stadt beeinflusst, oder mit einem großen Wechsel im Verkehrssystem, wie der Eröffnung einer neuen Straßenbahnlinie oder der Einführung der City-Maut. Der Aktionsplan könnte dann als „Maßnahmen zur Umsetzung vor, während und nach der Veränderung" definiert werden.

Um die Umsetzung reibungsloser und konsistenter zu gestalten, wird dringend empfohlen, einen **Programmmanager oder Koordinator** für den Aktionsplan zu benennen. Der Koordinator kann aus derselben oder einer anderen Abteilung oder Sektion stammen, die für den gesamten SUMP verantwortlich ist. Dieser Programmmanager ist für die Koordinierung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete, die Überwachung der Umsetzung und die Bewertung verantwortlich.

Die Erfahrungen der Stadtpartner deuten auf eine höhere Erfolgsquote unter einem formalen Koordinator hin, der mit dem Auftrag betraut ist, die Ziele des Aktionsplans zu erreichen. Es ist ratsam, diese Rolle der Abteilung oder Einheit zuzuordnen, die mit der Mobilität betraut ist.

Ein Koordinator hilft Ihnen außerdem bei der weiteren Umsetzung von Maßnahmen im Zuge der Überarbeitung des Aktionsplans oder der Entwicklung einer neuen Strategie.

Der Koordinator verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz für die umgesetzten Maßnahmen sowie für deren Kosteneffizienz und Ergebnisse, die alle sehr wertvolle Informationen für die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems in Ihrer Stadt liefern.

Fallbericht 1:

Birmingham Connected – Von der Vision zur Realität

Der Birmingham Mobility Action Plan (BMAP) hat eine 20-jährige Vision aufgestellt. Er folgt weitgehend demselben Zeitplan wie der Birmingham Development Plan, der den Bedarf an Bevölkerung, Wohnraum und Wirtschaft bis 2031 projiziert. Der BMAP betrachtet darüber hinaus jedoch auch langfristige Aspekte. In den Beratungen zum BMAP wurde besprochen, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden kann. Im abschließenden White Paper werden die Prioritäten festgelegt, damit bei der Erschließung neuer Finanzierungsquellen schnell reagiert werden kann. Der BMAP steht im Einklang mit der Budgetplanung für die nächsten etwa drei bis vier Jahre.

Die Strategie ab 2014 ist nicht auf ihre 20-jährige Laufzeit festgelegt, sondern wird voraussichtlich alle fünf Jahre überprüft. Dies gibt Birmingham Flexibilität und stellt sicher, dass der BMAP die Vorteile nutzt durch:

- neue Technologien, die den Plan verbessern oder die Kosten senken könnten;
- die Überprüfung der städtischen, regionalen und nationalen Prioritäten;
- Chancen, die sich durch Spitzen in der Entwicklungstätigkeit ergeben; und
- neue oder geänderte Finanzierungsmöglichkeiten

Quelle: *BMAP Green Paper Summary*, 2013
www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap_green_paper_summary

Fallbericht 2:

BKK Centre for Budapest Transport – Budapest, Ungarn

Das BKK Centre for Budapest Transport ist der Mobilitätsmanager von Budapest. Das BKK ist verantwortlich für die Entwicklung des Balázs Mór Plan (BMT), der ersten SUMP-basierten Verkehrsentwicklungsstrategie für Budapest. Das BKK ist im Besitz der Gemeinde und nach Beschluss der Budapester Generalversammlung für die strategische Planung, die Vorarbeiten und die Projektdurchführung verantwortlich. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in verschiedenen Projekten, koordiniert durch das Projektmanagement des BKK. Die BMT-Maßnahmen und Maßnahmenpakete haben keinen speziellen, zugewiesenen Koordinator. Die Auswahl der die Maßnahmen unterstützenden Projekte basiert auf einem Projektbewertungsprozess. Nach dem Bewertungsprozess entwickelt das BKK verschiedene Szenarien aus den ausgewählten Projekten, sodass die Budapester Generalversammlung das zu implementierende Szenario auswählen kann.

3.3 Schritt 3: Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete hinzufügen

In Schritt 3 ist es an der Zeit, die Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete weiter zu beschreiben. Dies geschieht, um die Priorisierung von Maßnahmen zu vereinfachen, die Auswirkungen zu bewerten und Zusammenhänge zwischen den Maßnahmen zu identifizieren, damit anschließend über die Reihenfolge ihrer Umsetzung entschieden werden kann. In den Handbüchern zur Maßnahmenauswahl wurden die Maßnahmen und Maßnahmenpakete allgemein beschrieben, um einen Überblick darüber zu geben, was zu tun ist. Hier werden weitere Merkmale hinzugefügt, wie z. B:

- Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete
- Bezug zur Vision und den Zielen von SUMP
- Verantwortung für die Umsetzung
- Umsetzungszeitraum
- Finanzierungsquellen
- Indikatoren für die Überprüfung und Auswertung

Die Merkmale sind in Kapitel 4 näher beschrieben.

3.4 Schritt 4: Durchführung einer Folgenabschätzung und Bewertung der Maßnahmen

Schritt 4 sollte zusammen mit Schritt 5 durchgeführt werden. In dieser Phase wird eine Folgenabschätzung empfohlen, d. h. wie werden die Maßnahmen zu den SUMP-Zielen beitragen? Eine Folgenabschätzung kann so einfach oder kompliziert sein, wie Sie es wünschen. Es gibt viele Instrumente, die für bestimmte Anwendungen entwickelt wurden. Sie werden ermutigt, mit einem einfachen Ansatz zu beginnen, der **bewertet, wie die Maßnahmen und Maßnahmenpakete zur Vision und zu den Zielen des SUMP beitragen**. Die Bewertung sollte mit einem Hinweis auf die Priorität der Maßnahme enden. Siehe dazu das Beispiel in Tabelle 1 unten. Es wird dringend empfohlen, die Folgenabschätzung in einem Workshop durchzuführen, in dem Interessenvertreter mit unterschiedlichen Kenntnissen und Verantwortlichkeiten zusammenkommen.

Eine weitere Frage, die gestellt werden kann, lautet: Was wird erwartet, wenn die Maßnahmen umgesetzt werden bzw. nicht umgesetzt werden? Diese Frage führt zu einer **szenariobasierten Bewertung, in der das erwartete Ergebnis abgeschätzt wird**. Die einfachste Bewertung ist eine Argumentation, was passieren wird, wenn eine bestimmte Maßnahme umgesetzt wird oder nicht. Siehe dazu das Beispiel in Tabelle 1 sowie die Fallberichte von San Sebastián und Malmö als Anregung.

Dieser Schritt ist wichtig, um die Zustimmung zum Aktionsplan zu erhalten und ihn mit der Vision und den Zielen des SUMP sowie mit anderen Strategiepapiere in der Stadt abzustimmen. Ziel ist es, die Maßnahmen zu priorisieren, um die Umsetzung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete zu erleichtern. In Schritt 4 von „D3.1 Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Start" wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und einige Kosten-Nutzen-Informationen gesammelt. Diese Informationen sind in diesem Stadium sehr nützlich.

Zur Unterstützung von Bewertungen und Folgenabschätzungen stehen mehrere Instrumente zur Verfügung. In Kasten 1 wird das Beurteilungsinstrument Urban Nodes beschrieben. Weitere Beispiele finden Sie im CIVITAS Tool Inventory: **http://civitas.eu/tool-inventory**.

In diesem Stadium ist es in der Regel zu früh, um die Kosten der Maßnahme oder des Maßnahmenpakets zu schätzen; dies wird in Schritt 6 empfohlen: Einen Umsetzungsplan erstellen. Es könnte jedoch eine sehr allgemeine Kostenschätzung des Aktionsplans vorgenommen werden. Der SUMPs-Up-Städtepartner Birmingham schlägt eine frühzeitige allgemeine Kostenschätzung vor, um den Wert des Aktionsplans als Input für die Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen zu ermitteln. Die Kostenschätzung wird als sehr allgemein empfohlen, um lediglich eine Schätzung der Gesamtkosten für den Plan zu bestimmen.

Tabelle 1: Beispiel für eine Folgenabschätzung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete und Begründung des erwarteten Ergebnisses der Maßnahme. Bewertungsskala von -2 bis 2; -2 = die Maßnahme stellt ein klares Risiko für die Zielerreichung dar, 0 = die Maßnahme wirkt neutral auf das Ziel, 2 = die Maßnahme trägt eindeutig zum Ziel bei.

MASSNAHME / MASSNAHMENPAKET	SUMP-VISION UND -ZIELE			PRIORITÄTSSTUFE (ZUSAMMENFASSUNG DER SUMP-VISION)	ERWARTETES ERGEBNIS	
	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Zunahme an Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln	Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs		... wenn die Maßnahme umgesetzt wird	... wenn die Maßnahme nicht umgesetzt wird
Radverkehrsanlagen	2	2	1	5 (2 + 2 + 1)	Bessere Infrastruktur für Radfahrer. Mehr Menschen nutzen das Fahrrad für tägliche Wege.	Keine Verbesserungen für Radfahrer. Im besten Fall bedeutet das, dass die Zahl der Radfahrer nicht abnimmt.
Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans	0	2	2	4 (0 + 2 + 2)	Eine Verlagerung hin zu einer stärkeren Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für tägliche Wege. Verstärkte Nutzung der bestehenden Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsträger.	Business as usual bei den Verkehrsträgeranteilen. Keine Erhöhung der nachhaltigen Verkehrsmittel.
Verbesserung der Fußgängerübergänge auf priorisierten Strecken	2	2	0	4 (2 + 2 + 0)	Erhöhte Sicherheit und Schutz für Fußgänger. Mehr Menschen legen ihre täglichen Wege zu Fuß zurück.	Status quo in der Anzahl der Verletzungen von Fußgängern. Eine geringe wahrgenommene Sicherheit kann dazu führen, dass sich weniger Menschen zu Fuß fortbewegen.
...						

Kasten 1: Bewertungsinstrument Urban Nodes

Ein Beispiel für ein Bewertungsinstrument, das verwendet werden kann, ist Urban Nodes. Das Bewertungsinstrument „Urban Nodes" wurde in der Studie Urban Nodes der TEN-V-Politik entwickelt. Es wurde ursprünglich in den Niederlanden konzipiert und getestet, um die Auswirkungen der niederländischen nationalen Verkehrspolitik zu bewerten. Ein städtischer Knotenpunkt (urban node) ist definiert als ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den regionalen und lokalen Verkehr verbunden ist.

Das Instrument wurde entwickelt, um mithilfe von Stakeholdern Maßnahmen für Barrierefreiheit und andere hochrangige politische Ziele zu bewerten, zu vergleichen und zu priorisieren. Seine Stärke besteht darin, dass es zwei gängige Ansätze kombiniert, nämlich die Multikriterienanalyse (Multi Criteria Analysis, MCA) und die Kosten-Nutzen-Analyse (Cost Benefit Analysis, CBA), um alle Auswirkungen einer Maßnahme (sowohl quantitativ als auch qualitativ) zu bewerten. Darüber hinaus ist es für harte und weiche Maßnahmen und grundsätzlich auch für Projekte auf lokaler Ebene anwendbar. Es werden Informationen zur Bewertung von den Interessenvertretern ebenso wie die Kosten der Maßnahme in das Tool eingegeben.

Das Tool, weitere Informationen und Webinar-Kurse finden Sie hier:
www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, unter Unit 3.

ID	Maßnahme	Kategorie	Zugänglichkeit	Sicherheit	Umgebung	Wahrnehmung / Strategie	Interaktion	Kosten	MCA Ergebnisse	Einstufung
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Modernisierung des Hauptbahnhofs in Ljubljana a:	Verbesserung der intermodalen Punkte	7	1	10	10	10	9	8	2
IM1	Bau einer Ersatzladungsumgehungsleitung / Bi	Entwicklung des Verkehrsnetzes	1	5	6	7	10	1	3	4
IM2	Einführung von HSR gelben Fahrspuren zur Sicherstellung der Verkehrszeiten	Ausbau der ÖPNV-Linien	10	10	1	4	1	10	8	1
RN1	Ein neues Transport- und Logistikterminal in: kurzer Zeit	Verbesserung der Effizienz der städtischen Logistik.	4	1	1	1	6	9	5	3

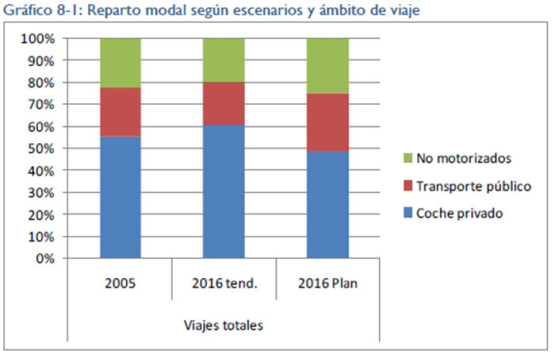
Beispiel aus dem Bewertungsinstrument „Urban Nodes".
Quelle: **www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3**

Fallbericht 3:

SUMP-Szenarien – Donostia-San Sebastián, Spanien

In San Sebastián wird eine Folgenabschätzung des Plans für die städtische Mobilität auf der Grundlage von zwei Szenarien durchgeführt, die mit der aktuellen Situation verglichen werden. Die beiden Szenarien stellen die Situation 10 Jahre nach den Ausgangswerten von 2005 dar, im Fall einer Umsetzung des städtischen Mobilitätsplans sowie ohne einer solchen Umsetzung.. Das Szenario ohne den städtischen Mobilitätsplan simuliert die Kontinuität der aktuellen Mobilitätstrends und das Szenario mit umgesetzten Maßnahmen zeigt die Auswirkungen des Plans. Siehe das folgende Diagramm für den Modal Split.

Gráfico 8-1: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



San Sebastiáns Gesamtverkehrsaufkommen verteilt auf nicht motorisierte Verkehrsträger (grün), öffentliche Verkehrsmittel (rot) und private Pkw (blau) für die drei Szenarien: aktuelle Situation (2005), nicht durchgeführte Maßnahmen (2016 tendenziell) und durchgeführte Maßnahmen (Plan 2016).

Quelle: *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.*

Fallbericht 4:

Folgenabschätzung – Malmö, Schweden

Malmö hat eine qualitative Folgenabschätzung darüber durchgeführt, wie sein Verkehrs- und Mobilitätsplan (TROMP) zu kommunalen Strategien und Programmen (z. B. Comprehensive Plan, Plan for Malmö's Green and Blue Environments, The Exploitation Strategy, Pedestrian Programme, Bicycle Programme, Energy Strategy), regionalen Strategien und Plänen, zum nationalen Ziel der schwedischen Verkehrspolitik und anderen Strategien beiträgt. Es wird festgestellt, dass die Programme und Aktionen im TROMP diese Strategien und Pläne in sehr hohem Maße erfüllen oder dazu beitragen und stärken.

Darüber hinaus umfasst die Bewertung eine Analyse der Folgen des Verkehrs- und Mobilitätsplans für die drei Nachhaltigkeitsaspekte,

- Umweltauswirkungen
- Soziale Folgen
- Wirtschaftliche Konsequenzen für Gesellschaft und Kommune

Sie enthält Empfehlungen, wie ein nachhaltigeres Malmö Wirklichkeit werden kann. Schließlich wurden die Folgen des „alternativen Nullpunkts" bewertet, basierend auf einem Modal Split, der sich seit 2013 nicht verändert hat, weder in Bezug auf die Fahrten der Einwohner in der Stadt noch auf die Reisen in der Region.

Quelle: *Sustainable Urban Mobility Plan – Creating a more accessible Malmö*, **http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf**, offiziell übernommen im März 2016.

3.5 Schritt 5: Beziehungen zwischen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen finden

Die Messungen stehen miteinander in Verbindung. Durch das Auffinden von Beziehungen zwischen ihnen und mit externen Faktoren, die das Verkehrssystem beeinflussen, können wesentlich größere Effekte erzielt werden. Die Folgenabschätzung ist ein Schritt nach vorn, um Prioritäten zu setzen, ebenso wie das Finden von Zusammenhängen zwischen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen (Schritt 5).

Die Maßnahmen stehen in unterschiedlichem Verhältnis zueinander: Zeitpunkt, Geographie, Finanzierungsquelle usw. Die Suche nach Beziehungen hilft Ihnen, erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen einzusparen und die Auswirkungen des Aktionsplans zu verstärken. Dabei sollten auch „Wirkungsbeziehungen" berücksichtigt werden. Zum Beispiel ist die Förderung des Radfahrens über Bike-to-School-Programme nur sinnvoll, wenn eine gute Fahrradinfrastruktur vorhanden ist.

Bei der Betrachtung von Wirkungsbeziehungen sollte bedacht werden, dass jede Stadt von ihren eigenen Bedingungen und Umständen beeinflusst wird. Verwenden Sie die in Tabelle 1 gesammelten Informationen, um z.B. „Zeitpakete" oder „Finanzierungspakete" zu erstellen. Fügen Sie kritische externe Projekte hinzu, die sich wahrscheinlich auf die Mobilität in Ihrer Stadt auswirken. Dies können sowohl größere Bauarbeiten als auch größere Veränderungen im Verkehrssystem sein, wie die Eröffnung einer neuen Straßenbahnlinie oder die Einführung einer City-Maut. Die geschaffene Beziehung könnte dann in Form von „vor Eröffnung der Straßenbahnlinie" oder „umsetzen, wenn der Bau der Brücke beginnt" spezifiziert werden.

3.6 Schritt 6: Erstellung eines Umsetzungsplans

Die oben beschriebenen Schritte (Schritt 1 - 5) sind alle für den „allgemeinen Aktionsplan" gedacht. Schritt 6 konzentriert sich auf die Weiterentwicklung der Maßnahmen, um deren Umsetzung zu ermöglichen. Für die Umsetzung ist es entscheidend, **einen konkreten Umsetzungsplan für die genauen Aktivitäten im kommenden Jahr aufzustellen**. Der Zeitrahmen des Umsetzungsplans wird für das darauffolgende Jahr empfohlen, maximal für die darauffolgenden zwei Jahre. Das Ziel ist die Durchführung der gewählten Maßnahmen. Dies kann jedoch aufgrund des lokalen Kontextes variieren und muss an Ihre Planungsverfahren angepasst werden. Basierend auf der in den vorangegangenen Schritten erstellten Prioritätenliste werden die Maßnahmen festgelegt und konkretisiert, die im Folgejahr umgesetzt werden. In den vorangegangenen Phasen der Maßnahmenauswahl und der Entwicklung des Aktionsplans wurden bereits viele Informationen gesammelt. All diese Informationen sind gemeinsam mit einigen weiteren Merkmalen der Maßnahmen hilfreich für die Beschaffung und die Umsetzung der Maßnahme. Die folgenden neuen Merkmale werden vorgeschlagen:

- Aktivitäten innerhalb einer Maßnahme (z. B. Forschung und Analyse, Planung, Bau etc.)
- Erforderliche Ressourcen (Personal, Wissen)
- Kosten der Maßnahme, oder noch besser, der Aktivität
- Einbeziehung der Stakeholder

In Kapitel 5 werden die Merkmale eines Umsetzungsplans näher erläutert.

Fallbericht 5:

Koordination und Interaktion zwischen verschiedenen Projekten und Abteilungen – Sofia, Bulgarien

Es gibt eine spezielle Organisation zur Koordination aller Abteilungen, Projekte und Institutionen, die an der Entwicklung verschiedener Strategiepapiere im Zusammenhang mit der Entwicklung von Sofia beteiligt sind.

1. „Vision for Sofia" - Vision for Sofia hat den Anspruch, die Stadt zu beschreiben, in der wir leben möchten. Diese Vision wird die Stadtplanung verbessern, indem alle Personen und Organisationen, die an der Gestaltung der allgemeinen Zukunft Sofias beteiligt sind, nämlich Kommunalbehörden, Nichtregierungsorganisationen, Investoren, Forscher, Experten und Bürger, von Anfang an in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Die Aufgabe der „Vision für Sofia" besteht in der Analyse des Status quo von Sofia und der Etablierung von Mechanismen für eine nachhaltige Interaktion zwischen den Interessenvertretern. Das Projekt ist eine Initiative der Gemeinde Sofia und soll als Grundlage für alle zukünftigen Strategien zur Entwicklung der Stadt bis 2050 dienen.

2. Projekt „Green Sofia" - Erarbeitung einer langfristigen Strategie für eine nachhaltige Entwicklung in Sofia und Vorbereitung der Kandidatur von Sofia als Green Capital of Europe.

3. „Sofia - City for People" ist ein Pilotprojekt zur Erforschung und Analyse des öffentlichen Raums in der Innenstadt, das auf der Methodik des dänischen Architekten und Städteplaners Prof. Jan Gehl basiert. Das Endergebnis des Projekts wird ein Bericht mit Analysen und Empfehlungen für die Entwicklung des öffentlichen Raums im zentralen Teil von Sofia sein.

4. Projekt zur Entwicklung des Plans für nachhaltige urbane Mobilität von Sofia (Sustainable Urban Mobility Plan of Sofia) – Der Plan wird derzeit von einem von der Gemeinde Sofia ausgewählten Beratungsunternehmen entwickelt. Ziel dieses Projekts ist die Entwicklung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität für den Zeitraum bis 2035 sowie des zugehörigen Aktionsplans für den Zeitraum bis 2020.

4. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG VON SCHRITT 3: MERKMALE DER MASSNAHMEN UND MASSNAHMENPAKETE HINZUFÜGEN

In diesem Kapitel werden die empfohlenen Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete (Schritt 3 der Aktionsplanentwicklung) weiterentwickelt.

- Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete
- Bezug zur Vision und den Zielen von SUMP
- Verantwortung für die Umsetzung
- Umsetzungszeitraum
- Finanzierungsquellen
- Indikatoren für die Überprüfung und Auswertung

4.1 Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete

Es ist sinnvoll, neben dem Namen der Maßnahme eine kurze Beschreibung anzugeben. Sie sollte einen kurzen Hinweis dazu, was zu tun ist und warum, einen spezifischen geografischen Kontext (falls relevant) und die Hauptzielgruppe(n) enthalten. Die Beschreibung sollte allgemeinen gehalten werden. Siehe Beispiele in Tabelle 2 in Kapitel 4.7 und die folgenden Fallberichte.

4.2 Bezug zur Vision und den Zielen von SUMP

Die Maßnahmen sollten mit der SUMP-Vision und den SUMP-Zielen verbunden sein, um die Zustimmung zu einer Maßnahme zu erhalten, die Beziehungen zwischen den Maßnahmen zu sehen oder um bei der Erstellung von Maßnahmenpaketen zu helfen. Der einfachste Weg ist, eine Tabelle zu erstellen und mit einem Kreuz zu markieren, welche Maßnahmen einen Mehrwert für ein bestimmtes Ziel darstellen.

Bei der Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen wird es hilfreich sein, darzulegen, wie die Maßnahme zur SUMP-Vision oder zu einem oder mehreren der SUMP-Ziele beiträgt. Diese Übung ist auch eine gute Möglichkeit, um zu überprüfen, ob die Maßnahme für das Verkehrssystem Ihrer Stadt wichtig ist.

4.3 Verantwortung für die Umsetzung

Entscheiden Sie, welche Stakeholder für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen verantwortlich ist. Eine Aufgabe ohne verantwortliche Stelle wird wahrscheinlich nicht ausgeführt. In einigen Fällen, wenn deutliche Unterschiede in der Kompetenz und dem Mandat der Beteiligten vorliegen, ist die Zuordnung der für die Maßnahme verantwortlichen Beteiligten offensichtlich. In anderen Fällen könnte eine Maßnahme in Zusammenarbeit mit mit anderen Verantwortlichen effektiver entwickelt werden. Siehe „Institutional cooperation - Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans", **www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf**, für weitere Informationen über die Zusammenarbeit mit externen Stakeholdern.

4.4 Umsetzungszeitraum

Schätzen Sie, wann die Maßnahme umgesetzt werden soll. Ohne zu konkret zu sein, sollten ein ungefährer Anfang und ein ungefähres Ende der Maßnahme angegeben werden. Dies ist auch nützlich, um die Maßnahme mit anderen Maßnahmen oder mit wichtigen Veränderungen in der Stadt in Beziehung zu setzen. So sollte beispielsweise ein neuer Radweg in die Innenstadt vor seiner Bewerbung fertiggestellt werden.

4.5 Finanzierungsquellen

Ein weiteres empfohlenes Merkmal für die Maßnahmen ist die Betrachtung möglicher Finanzierungsquellen. Die Finanzen werden oft als das Haupthindernis bei der Umsetzung von Maßnahmen angesehen. Eine Vorstellung von der **Finanzierungsquelle könnte dabei helfen, die Genehmigung für die Maßnahme zu erhalten**. Darüber hinaus sind diese Informationen nützlich für spätere Schritte, wie z. B. für die Folgenabschätzung (Schritt 4). Typische Finanzierungsquellen sind:

- Lokale Steuern
- Budgets von verschiedenen lokalen Politikbereichen
- Einnahmen durch Tickets, Parkgebühren, Staugebühren etc.
- Nationale und regionale staatliche Subventionen
- Privatwirtschaftliche Betreiber, Entwickler, Industrie etc.
- Spendenaktionen, einschließlich Sponsoren
- EU-Fördermittel
- Andere Quellen wie Anleihen, Bankkredite und private Investitionen

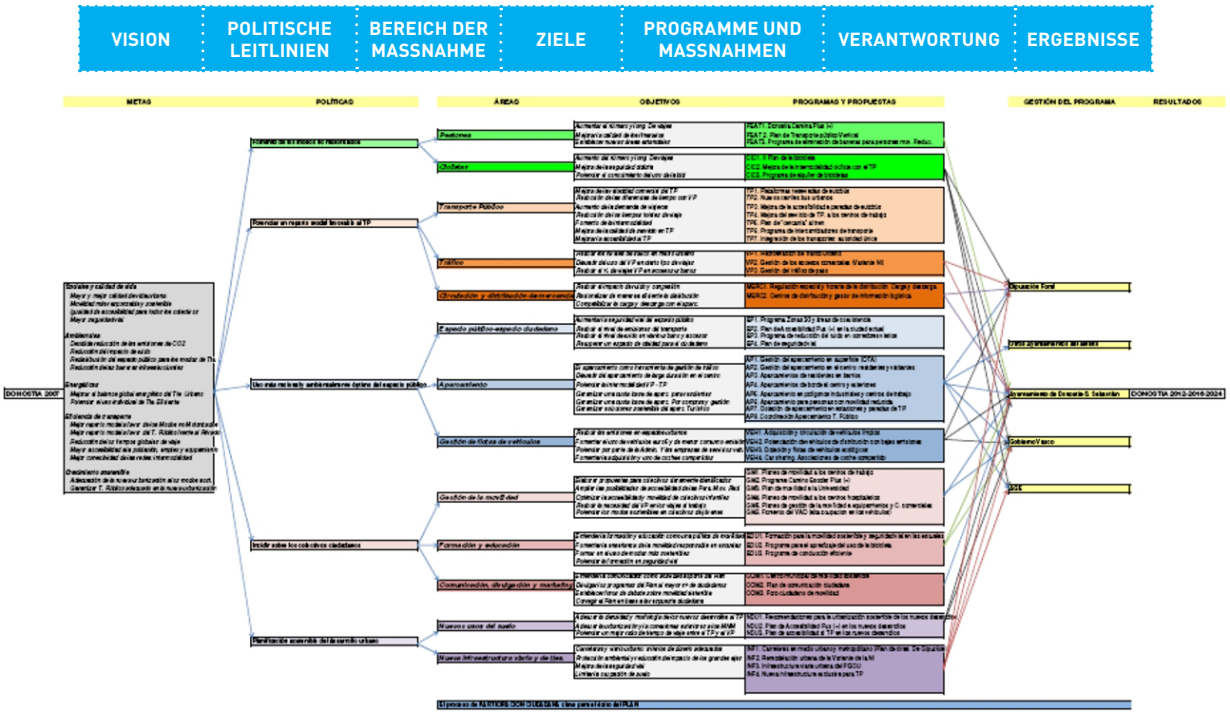
Weitere Informationen zur Finanzierung finden Sie im *CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Mobility Plans* **www.sump-challenges.eu/kits**.

Finanzierungsquellen können auch ein Ausgangspunkt für die Projektentwicklung sein. So hat beispielsweise Sofia in Bulgarien Maßnahmen entwickelt, um externe Mittel zu generieren. Sobald die Maßnahmen und Teilaufgaben näher beschrieben sind, kann dies dabei helfen, wirtschaftliche Ressourcen zu mobilisieren, wenn das Projekt „realer" wird.

Fallbericht 6:

Bezug zu Vision und Zielen – Donostia-San Sebastián, Spanien

San Sebastián hat einen schrittweisen Plan für die Organisation seiner Ziele und Maßnahmen entwickelt, der in der Abbildung eines Teils des Plans hierunter visuell dargestellt ist. Das Programm beginnt mit den Hauptzielen, die mit den Herausforderungen im sozioökonomischen Bereich, den ökologischen Herausforderungen, der Energie- und Verkehrseffizienz und dem nachhaltigen Wachstum verbunden sind. Es wurden fünf grundlegende Verkehrsstrategien definiert, die diese Hauptziele unterstützen. Diese Strategien werden anschließend weiter unterteilt in Interventionsbereiche des Mobilitätsplans. Jeder dieser Bereiche hat in einem Paket von Programmen und Maßnahmen spezifische Ziele und Ergebnisse. Schließlich werden den Maßnahmen und Programmen verantwortliche Stakeholder zugeordnet. Dies ist eine optisch sehr ansprechende Art, die Zusammenhänge zwischen den Maßnahmen einerseits und den Zielen und Vision Ihrer Stadt andererseits aufzuzeigen.



Ein Teil des Plans zeigt die Zusammenhänge zwischen Zielen und Maßnahmen zur Mobilität in San Sebastián Schritt für Schritt. Quelle: *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024*.

Fallbericht 7:

Merkmale der Maßnahmen – Thessaloniki, Griechenland

Thessaloniki hat für jede Maßnahme und Aufgabe einen Umsetzungszeitplan mit Startzeit und Dauer festgelegt. Auf diese Weise können sie sich leicht einen Überblick über die Maßnahmen und mögliche Abhängigkeiten verschaffen.

MASSNAHME	VERFAHREN	STARTZEIT	DAUER (MONATE)
1. Integriertes und intelligentes elektronisches Fahrticket	Studie	2013	4 - 8
	Umsetzung	2014	8 - 12
2.1. Busspuren Umsetzung	Planung	2014	4 - 6
	Studien	2014	4 - 6
	Umsetzung	2015	4 - 6
2.2. Priorisierung an der Ampel	Planung	2014	2 - 3
	Studien	2014	4 - 8
	Umsetzung	2015	4 - 8
2.3. Metrobus (Bus Rapid Transit, BRT)	Planung	2015	4 - 6
	Studien	2015/2016	8 - 12
	Umsetzung	2016/2017	8 - 16

Um eine erfolgreiche Umsetzung des Plans für nachhaltige urbane Mobilität zu erreichen, definiert Thessaloniki klare Zuständigkeiten und stellt Mittel bereit. Jeder Maßnahme sind verantwortliche Behörden zugeordnet, die auch Aufgaben und Finanzierungszuständigkeiten festlegen.

MASSNAHME	BEHÖRDEN	ZUSTÄNDIGKEITEN
1. Integriertes und intelligentes elektronisches Fahrticket	ThePTA	Studie
	OASTH	Ausschreibung + Umsetzung
2.1. Busspuren Umsetzung	ThePTA	Planung
	Metropolregionale Behörde oder/ und lokale Behörden	2014
2.2. Priorisierung an der Ampel	ThePTA	Planung
	Metropolregionale Behörde	Studie + Genehmigung + Umsetzung
	OASTH	Implementierung (Busse)
2.3. Metrobus (Bus Rapid Transit, BRT)	ThePTA	Planung
	Metropolregionale Behörde oder/ und lokale Behörden	Studien + Genehmigung für die Nutzung von Straßen + Umsetzung
	OASTH	Umsetzung

Quelle: *SUMP für die Metropolregion Thessaloniki, Aktionsplan für Investitionen.*

4.6 Indikatoren für die Überprüfung und Auswertung

Schließlich sollte jeder Maßnahme ein oder mehrere Indikatoren für die Überprüfung und Auswertung von Output, Ergebnissen und Auswirkungen der Maßnahme und des Aktionsplans zugeteilt werden. Es gibt viele bestehende Indikatorsysteme, die Sie als Anregung verwenden können, siehe Kasten 2 und 3 unten. Bevor Sie mit der Entwicklung eines eigenen Systems beginnen, ist es ratsam, den Kontakt mit anderen Stakeholdern in Ihrer Region aufzunehmen, z. B. mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben und den städtischen oder regionalen Behörden, da sie ein solches System möglicherweise bereits eingeführt haben. Die Fortschritte zwischen den Stakeholdern lassen sich viel einfacher vergleichen, wenn dieselben Indikatoren verwendet werden. Sie sollten außerdem darauf achten, nur solche Indikatoren zu verwenden, für die es möglich ist, Daten mit vertretbarem Aufwand zur Verfügung zu stellen. Weitere Informationen finden Sie im CH4LLENGE Monitoring and Evaluation kit, siehe Kasten 2.

Malmö schlägt beispielsweise vor, nur wenige Indikatoren als Zielindikatoren zu verwenden, die sehr eng mit den SUMP-Zielen verbunden sind. Die Verbindung zu den SUMP-Zielen macht für alle klarer, was durch den Aktionsplan erreicht werden soll. In ihrem Fall wird der Modal Split als Gesamtzielindikator verwendet. Andere Städte haben sich für viele Indikatoren entschieden, die enger mit einer Maßnahme selbst verbunden sind, z. B. Turin, siehe Fallbericht 7.

Fallbericht 8:

SUMP-Indikatoren – Turin, Italien

Turin hat in seinem Plan für nachhaltige urbane Mobilität Leitlinien, Ziele, Maßnahmen und Referenzindikatoren miteinander verknüpft. Die Indikatoren sind sehr konkret und helfen, den Inhalt und Zweck der Maßnahme zu verstehen.
Das folgende Beispiel zeigt die Leitlinie Nummer 2, die wie folgt lautet: *Um die Barrierefreiheit für Menschen zu gewährleisten und zu verbessern*, ist sie in drei Ziele mit zugrundeliegenden Maßnahmen unterteilt:

- Sicherstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr
  - Sukzessive Anpassung des Fuhrparks
  - Aufrüsten der Bushaltestellen mit unterstützendem Zubehör (Bodenzugang, taktile Signale, akustische Meldungen)
- Erleichterung des Zugangs zu öffentlichen Räumen
  - Verbesserung der Barrierefreiheit für Fußgänger
  - Neugestaltung der Struktur der Bahnlinien in der Metropolregion für eine bessere Anbindung an die wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte
- Sicherstellung der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen
  - Beseitigung von architektonischen Barrieren
  - Akustische Signale an Ampeln
  - Umsetzung von geführten Routen

Jeder Maßnahmenbereich wird anschließend durch einige wenige Indikatoren konkretisiert, z. B. für die Aktion 2.1: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr (Niederflurbus 669 und Straßenbahn 108), Anteil der barrierefreien Fahrzeuge an der Gesamtflotte, Barrierefreiheit der Haltestelle, Anteil der barrierefreien Haltestellen an der Gesamtzahl. Der Indikator für die Aktion 2.2 ist die Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	**MISURE**	**INDICATORI DI RIFERIMENTO**
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici…)	*- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108)* *- mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram)* *- fermate accessibili* *- fermate accessibili sul totale delle fermate (2331*
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	*- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici*
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	*- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009)* *- percorsi attrezzati con loges* *- impianti semaforici dotati di avvisatore acustico*

Quelle: *PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE*,
www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms, *Azione – Misure operative schede.*

Kasten 2: CH4LLENGE Monitoring and Evaluation kit

Das CH4LLENGE Monitoring und Evaluation kit hat einen eigenen Abschnitt zu Indikatoren. Dort werden Empfehlungen, Methoden und Ansätze zur Auswahl von Indikatoren vorgestellt.

Die Indikatoren, die für die Bewertung von Maßnahmen und Aktionen in dieser Phase am besten geeignet sind, sind die sogenannten Output-Indikatoren, da sie die direkte Wirkung der Maßnahmen darstellen (Ergebnisse und Auswirkungen sind schwieriger abzuschätzen). Sie messen, inwieweit politische Instrumente umgesetzt und Dienstleistungen verbessert wurden (z. B. Länge der neu gebauten Busspuren). Die Indikatoren für Verkehrsaufkommen und Output sind außerdem erforderlich, um zu verstehen, warum bestimmte Ergebnisse erzielt wurden und was weiter getan werden könnte, wenn sich eine Situation verbessern muss. Siehe Kapitel 3.2 im Monitoring and Evaluation kit für weiterführende Informationen und Tabelle 3 für Beispiele von Indikatoren.

Monitoring and evaluation – Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes, **www.sump-challenges.eu/kits** (PDF verfügbar als Download in Englisch, Niederländisch, Tschechisch, Ungarisch, Rumänisch, Kroatisch, Französisch, Deutsch, Polnisch.)

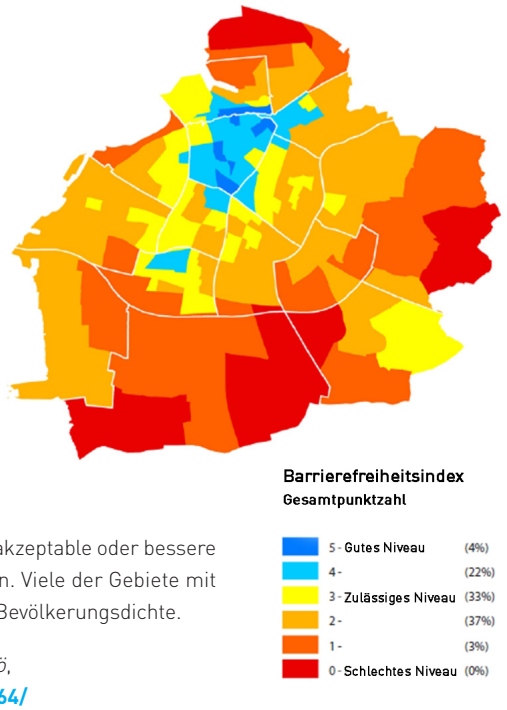
Vorlage für einen Überprüfungs- und Evaluierungsplan, **www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4llenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx**.

Fallbericht 9:

Barrierefreiheitsindex – Malmö, Schweden

Mehr Malmö für mehr Menschen bedeutet ein barrierefreies Malmö – das ist die Hauptannahme bei der Arbeit für ein nachhaltigeres Stadt- und Verkehrssystem. Der untenstehende Barrierefreiheitsindex gibt mit Karten und Prozentwerten einen kurzen Überblick über die heutige Barrierefreiheit in Malmö. Der Barrierefreiheitsindex kann als Entscheidungshilfe bei der Planung und Berücksichtigung verschiedener Investitionen und Maßnahmen sowie beim Vergleich verschiedener Gebiete und Bevölkerungsgruppen dienen. Der Barrierefreiheitsindex kann eine Unterstützung für die Nachverfolgung der zeitlichen Entwicklung der Barrierefreiheit im Verkehrssystem darstellen und somit einer von mehreren Indikatoren dafür sein, wie gut die SUMP-Ziele erreicht werden. In dem Barrierefreiheitsindex sind die folgenden acht Kriterien für eine nachhaltige Barrierefreiheit enthalten.

1. Reisezeit zu Fuß zu 10 Zielen
2. Reisezeit mit dem Fahrrad zu 10 Zielen
3. Reisezeitverhältnis Fahrrad/Auto zu 10 Zielen
4. Reisezeitverhältnis öffentlicher Verkehr/Auto zur Innenstadt, nächstes Gewerbegebiet/Einkaufszentrum und nächster Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs
5. Entfernung zur nächsten Bushaltestelle
6. Entfernung zum nächsten großen öffentlichen Verkehrsknotenpunkt
7. Entfernung zur nächsten Carsharing-Einrichtung
8. Verschiedene Reisemöglichkeiten, d. h. Zugang zu mehreren nachhaltigen Verkehrsträgern mit guter Barrierefreiheit (Wahlfreiheit)



Um die heutige Barrierefreiheit zu analysieren, werden geografische Daten herangezogen, wobei Malmö in 225 Zonen unterteilt wird. Die folgende Karte zeigt die 15 Teilbereiche, die die SUMP-Bereiche bilden, mit dem aggregierten Ergebnis von 2013. Insgesamt weist die Hälfte der Gebiete eine akzeptable oder bessere Barrierefreiheit auf. 59 % der Bevölkerung Malmös leben in diesen Gebieten. Viele der Gebiete mit schlechter Barrierefreiheit haben relativ wenige Einwohner und eine geringe Bevölkerungsdichte.

Quelle: *Sustainable Urban Mobility Plan – Creating a more accessible Malmö*, **http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf**, *offiziell übernommen im März 2016.*

Kasten 3: Beispiele für Indikatorensysteme

EcoMobility SHIFT: Die SHIFT-Methode unterstützt Städte bei der Erstellung und Stärkung der Mobilitätspläne und unterstützt sie bei der Entwicklung von Aktionsplänen zur Umsetzung einer integrierten urbanen Mobilität. Die SHIFT-Methodik besteht aus 20 Indikatoren, die die Leistung der städtischen Mobilität in verschiedenen Bereichen messen.
https://ecomobility.org/ecomobility-shift

NOVELOG: Das NOVELOG-Projekt konzentriert sich auf die Ermöglichung von Wissen und Verständnis über die Verteilung von Gütern und Servicefahrten durch die Bereitstellung von Leitlinien für die Umsetzung effektiver und nachhaltiger Strategien und Maßnahmen. Das Bewertungsinstrument besteht aus 140 Indikatoren, die in sieben Wirkungsbereiche eines lebenszyklusbasierten Nachhaltigkeitsrahmens zusammengefasst sind. **http://novelog.eu**

NISTO Toolkit: Das NISTO-Bewertungs-Toolkit kann verwendet werden, um kleine Mobilitätsprojekte im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Stakeholderpräferenzen zu bewerten und die politischen Ziele zu überwachen. Siehe die NISTO-Kernkriterien für Beispiele von Indikatoren.
www.nistotoolkit.eu

Die Europäische Kommission hat einen Bericht vorgelegt, der darauf abzielt, den lokalen Regierungsakteuren und Stakeholdern einen kurzen Leitfaden zu den besten derzeit verfügbaren Indikatorinstrumenten für nachhaltige Städte zur Verfügung zu stellen, der sich auf Umweltaspekte konzentriert. Es werden mehrere Tools zusammengefasst und Links dazu bereitgestellt.
http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

CIVITAS CAPITAL: Der im Zuge des Projekts CIVITAS CAPITAL erarbeitete Indikatorenrahmen ist ein einfach zu handhabender Indikatorensatz, mit dem die Städte messen können, wie gut ihr Verkehrs- und Mobilitätssystem funktioniert. Jeder Indikator wird mit einer Zusammenfassung der Ziele der urbanen Mobilität, auf die er sich bezieht, sowie mit Informationen darüber, wie die erforderlichen Daten und Kosten erhoben werden können, versehen.
http://civitas.eu/document/ivitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility

WBCSD ist ein weltweit einsetzbares Instrument zur Unterstützung von Städten bei der Entwicklung faktenbasierter und integrierter Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität auf der Grundlage von 19 Indikatoren für nachhaltige Mobilität. Die Indikatoren werden verwendet, um die Leistung Ihrer Stadt zu berechnen und dadurch die „City Priority Indicators" auszuwählen.
www.wbcsdsmp.org/user/login

Weitere Tools, die Sie bei der Auswahl der Indikatoren unterstützen, finden Sie im CIVITAS Tool Inventory
http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets!

4.7 Tabelle mit den Merkmalen der Maßnahmen

Es wird empfohlen, die Maßnahmen im Aktionsplan so darzustellen, dass sie einen Überblick über das Portfolio geben. Tabelle 2 kann als Vorlage für diesen Zweck verwendet werden, denn sie enthält eine Beschreibung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen. Es folgen zwei Fallberichte mit unterschiedlicher Darstellung ihrer Maßnahmen: Odense in Dänemark und Turin in Italien.

Tabelle 2: Beispiel für die Beschreibung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einem SUMP-Aktionsplan

MASSNAHME / MASSNAHMEN-PAKET	BESCHREIBUNG DER MASSNAHME	VERANTWORTUNG	BEZUG ZU DEN SUMP-ZIELEN	ZEITPUNKT DER UMSETZUNG	FINANZIERUNGS-QUELLE	INDIKATOREN
Radverkehr-sanlagen	Markierte Gassen und Wege entlang der wichtigsten städtischen Straßen. Der motorisierte Verkehr ist ausgeschlossen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen.	Straßenbesitzer	Steigerung der Fahrradnut-zung. Erhöhung der Verkehrssi-cherheit	Jahr 1 - 5	Stadtverwal-tung. Nationale Mittel für Sicherheit im Straßenver-kehr.	Länge der neu gebauten Fahrradwege
Entwicklung eines Mobili-tätsmanage-mentplans	Planen Sie, wobei, wann und wie Sie mit dem Mobili-tätsmanagement zusammenarbeiten können. Umsetzung	Stadtverwaltung	Verstärkte Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger	Jahr 1: April - Okt.	Stadtverwaltung	Plan genehmigt
Verbesserung der Fußgänge-rübergänge auf priorisierten Strecken						
...						
...						

Fallbericht 10:

Beispiel für eine Maßnahmenbeschreibung – Odense, Dänemark

Im Mobilitätsplan von Odense für den Zeitraum von 2014 bis 2016 wurden 34 Maßnahmen beschlossen. Jede Maßnahme wird auf einer Seite beschrieben, mit dem Ziel der Umsetzung, dem, was getan wird, der Hauptzielgruppe, den Vorteilen sowohl für die Zielgruppe als auch für Odense und den Erfolgsindikatoren. Im unteren Teil jeder Seite zeigt eine einfache „Effizienzbewertung" an, wie die Maßnahme zu den vier Herausforderungen der Stadt beiträgt: Umwelt, urbanes Leben, Gesundheit sowie Wirtschaft und Wachstum.

Quelle: **http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects**
Siehe dazu auch den neuen Aktionsplan für 2017 - 2024 (auf Dänisch): **www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-for-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da**.

02 /

Informationskampagnen zu Gemeinschaftsfahrzeugen

ZIEL GRUPPE

Autobesitzer ohne ständige Notwendigkeit, ein Auto zu besitzen.

ZWECK

Mehr Menschen sollten sich dafür entscheiden, Autos an Land zu nehmen, anstatt ein Privatfahrzeug zu kaufen. Dies reduziert die Gesamtfahrleistung des Fahrzeugs. Es ermutigt sie auch, zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich mehr zu fahren, als sie es sonst tun würden.

WAS?

Carsharing ist in Dänemark seit über 15 Jahren im Einsatz, aber die Möglichkeit, Autos zu stützen, ist nicht allgemein bekannt. Mon/ Menschen werden in der Lage sein, erhebliche Einsparungen zu erzielen und ihre Gesundheit zu verbessern, ohne ihren Transportbedarf zu beeinträchtigen. Die Grundidee ist, dass man nur gelegentlich ein Auto braucht. Als weiteren Vorteil vermeiden Sie die Sorge um Reparaturen, Vandalismus Wertverlust etc. Odense hat eine Carsharing-Firma, aber andere Unternehmen könnten in Zukunft hinzukommen. My car Your Car" ist eine neue Alternative, die zusammen mit einer ähnlichen von GoMore. die Möglichkeit eröffnet, dass Privatpersonen gegen eine Gebühr Autos stützen. Eine Online-Bestellung ist möglich und Sie müssen sich keine Sorgen um die Versicherung machen. Die Zahl der Personen, die ein Auto stützen, könnte durch den Start einer Informationskampagne steigen.

VORTEILE FÜR YOUASACAR EIGENTÜMER

Die einzelnen Nutzer werden ihr Fahrverhalten automatisch deutlich reduzieren, weil sie für jede Fahrt bezahlen müssen.

VORTEILE FÜR ODENSE

Das Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird zunehmen.

EFFIZIENZBEWERTUNG

GESUNDHEIT ●●●
UMWELT ●●●●
VERBESSERUNG DES STÄDTISCHEN LEBENS ●●●
GESCHÄFT WACHSTUM ●●

ERFOLGSKRITERIEN

Die Anzahl der Traggerüstnutzer muss verdoppelt werden.

29 Mobilitätsplan - 2014/5 - INTHTWS

Beispiel für eine Maßnahme aus dem Mobilitätsplan von Odense für 2014 - 2016.

Fallbericht 11:

Beispiel für eine Maßnahmenbeschreibung – Turin, Italien

Der Plan für nachhaltige urbane Mobilität von Turin ist das Planungsinstrument für die Mobilität zwischen 2008 und 2018 sowie einem Zwischenziel für 2011. Er besteht aus sieben Leitsätzen, die in Ziele und Maßnahmen unterteilt sind. Die Maßnahmen werden mit den folgenden Merkmalen beschrieben:

- Bezug zur Richtlinie
- Bezug zum Ziel
- Art des Nachhaltigkeitsaspekts
- Allgemeine Beschreibung und Ziel der Maßnahme
- Verantwortliche(r) Teil(e)
- Umsetzungsmodus
- Ziel mit Maßnahme und Indikator
- Umsetzungszeitraum
- Erforderliche wirtschaftliche Ressourcen

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:	MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici	
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
Descrizione e obiettivo	***Prodotti proposti***
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO2). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM10); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.
Ente/i attuatore/i	***Tempi di attuazione***
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.
Modalità di attuazione	***Risorse economiche necessarie***
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.

Quelle: *PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE*, **www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms**, *Azione – Misure operative sched*

5. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG VON SCHRITT 6: EINEN UMSETZUNGSPLAN ERSTELLEN

In diesem Kapitel werden die empfohlenen Merkmale der Maßnahmen und Maßnahmenpakete im Umsetzungsplan weiterentwickelt (Schritt 6 der Aktionsplanentwicklung). Beispiele für die Merkmale sind in Tabelle 3 dargestellt. Sie kann als Vorlage für einen Umsetzungsplan dienen.

5.1 Aktivitäten innerhalb einer Maßnahme

Damit eine Maßnahme umgesetzt werden kann, ist es in der Regel notwendig, sie in zwei oder mehr Aktivitäten aufzuteilen. So sollte beispielsweise dem Bau von getrennten Radwegen eine Studie darüber vorausgehen, wo der Radweg gebaut werden soll. Vielleicht könnte sogar ein Fahrradnetz aufgebaut werden, bevor mit dem eigentlichen Bau begonnen wird. Die Aktivitäten sollten rechtzeitig konkretisiert und mit möglichst konkreten Merkmalen beschrieben werden.

5.2 Erforderliche Ressourcen

Beschreiben Sie, welche Ressourcen zur Realisierung der Maßnahme/Aktivität benötigt werden. Die Ressourcen können sowohl in der Anzahl der für die Durchführung der Tätigkeit erforderlichen Personen als auch in Bezug auf spezifische Kenntnisse, Kompetenzen oder Werkzeuge ausgedrückt werden.

5.3 Kosten der Maßnahme

In dieser Phase ist es notwendig, die Kosten der Maßnahme zu schätzen, besser noch für jede der Aktivitäten. Die Kosten sollten sowohl Zeitkosten durch interne Personalressourcen als auch externe Kosten durch Konstruktion, Beratung, Druck etc. umfassen.

5.4 Einbeziehung der Stakeholder

Manchmal sind andere Stakeholder als das Stadtministerium erforderlich, um eine Maßnahme umzusetzen, z. B. regionale Behörden, private Landbesitzer oder öffentliche Verkehrsbetriebe. Externe Stakeholder können der Maßnahme einen Mehrwert verleihen oder ihre Umsetzung erleichtern. Beispiele dafür sind Fahrradverbände, Wirtschaftsverbände oder Nachbarstädte. Durch die Einbeziehung externer Stakeholder und der Zivilgesellschaft können die Kommunen neue Informationen gewinnen, während diese Gruppen gleichzeitig in den Planungsprozess integriert werden. Dadurch treffen die vorgeschlagenen Änderungen auf eine größere Akzeptanz.

Fallbericht 12:

Einbeziehung der Stakeholder – Bukarest, Rumänien

Bukarest, eine Stadt mit großen Herausforderungen für die Mobilität, war bei ihrer nachhaltigen Planung der urbanen Mobilität erfolgreich, indem sie Planer, lokale Behörden und andere Stakeholder zusammenbrachte. Auf diese Weise konnte ein integrierter Plan entwickelt werden, der den lokalen Gemeinschaften und Unternehmen zugute kommt. Zweimal im Monat trifft sich diese Gruppe von Stakeholdern, um kritische Aspekte des bukarester Verkehrssystems und seiner territorialen Beziehungen zur Metropolregion, zu Gemeinden und zu Unternehmen zu besprechen. Die Besprechungen und Ergebnisse ermöglichten es Bukarest, politische Prioritäten zu identifizieren, die im weiteren Verlauf des Plans umgesetzt werden sollten.

Quelle: **www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania**

Fallbericht 13:

Beispiel für eine Maßnahmenbeschreibung – Ljutomer, Slowenien

Ljutomer, eine kleine Stadt in Slowenien mit 3.300 Einwohnern, verfügt seit 2012 über einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität. Dank der positiven Ergebnisse aus der Umsetzung und einer nationalen Ausschreibung zur Finanzierung des SUMP-Vorbereitungsprozesses konnte 2017 die Erstellung eines zweiten SUMP realisiert werden (läuft bis 2022). Der SUMP basiert auf einer klaren Vision, die von den wichtigsten Stakeholdern innerhalb der Gemeinde unterstützt wird. Im ersten Teil werden die strategischen Ziele, die wichtigsten Ergebnisse des ersten SUMP, die zentralen Herausforderungen und die wichtigsten Möglichkeiten für eine weitere Verbesserung der Mobilitätssituation in der Gemeinde vorgestellt. Der zweite Teil besteht aus fünf thematischen Säulen, die die integrierte Mobilitätsplanung, den Fußverkehr, Radfahren, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Verkehr abdecken. Für jede Säule werden spezifische Ziele und konkrete Maßnahmen aufgelistet und beschrieben. Detaillierte Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen sind im Aktionsplan enthalten, wobei für jede Maßnahme die folgenden Informationen aufgeführt sind:

- Kurzbeschreibung
- Kosten der Umsetzung
- Komplexität der Umsetzung
- Verantwortung für die Umsetzung
- Frist für die Umsetzung
- Sonstige Kommentare

Ziel des Aktionsplans ist es, die Umsetzung und Überwachung der SUMP-Maßnahmen und die Erreichung der SUMP-Ziele für die Gemeinde so einfach und transparent wie möglich zu gestalten. Das folgende Beispiel ist ein Auszug aus dem Aktionsplan für Säule 1: Integrierte Mobilitätsplanung.

STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepitve kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj petih inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredljene v CPS).

UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.01	Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in ZI	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.02	Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018	
1.03	Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in ZI	2019	
1.04	Prenova CPS	50.000 €*	srednja	OL, OS in ZI	2022	*pričakovano sofinanciranje MzI

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS

	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.05	Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1.000 € letno**	majhna	OL in ZI	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **višji strošek ob posodobitvi in prenovi CPS, vključen v Sveženj 1

Quelle: *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022*, **www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer** and **www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%C4%8Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf**

Tabelle 3: Beispiel für die Beschreibung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einem Umsetzungsplan

MASSNAHME	BESCHREIBUNG DER MASSNAHME	VERANT-WORTLICH-KEIT	AKTIVITÄTEN INNERHALB EINER MASSNAHME	UMSET-ZUNGS-ZEITRAUM	ERFORDER-LICHE RES-SOURCEN	KOSTEN	INVOLVIERTE STAKE-HOLDER EINGEBUNDEN
Radverkehr-sanlagen	Markierte Gassen und Wege entlang der wichtigsten städtischen Straßen.	Straßenbe-sitzer	Analyse der erforderlichen Fahrradwege.	Jahr 1: Jan - Mai	2 Verkehrs- und Stadtplaner	30.000 € + 20 % der vollen Arbeitszeit des Ver-kehrspla-ners	Fahrradver-bände
			Entwicklung eines Fahr-radnetzplans.	Jahr 1: Mai - Dez	4 Verkehrs- und Stadtplaner	40.000 €	Fahrradver-bände, Nach-barstädte
			Planung und Bau von Fahr-radwegen.	Jahr 2 - 5	Planer, Entwickler	500 €/m	Bauunterneh-men
Entwicklung eines Mobili-tätsmanage-mentplans	Planen Sie, wobei, wann und wie Sie mit dem Mobilitäts-management zusammenar-beiten können.	Stadtver-waltung	Entwicklung eines Mobili-tätsmanage-mentplans	Jahr 1: April - Okt	Experte für Verhalten-sänderun-gen, Ver-kehrsplaner	30.000 €	-
Verbesserung der Fußgän-gerübergänge auf priorisier-ten Strecken							
...							
...							

6. BERATUNG DURCH STÄDTEPARTNER VON SUMPS-UP

In den Interviews mit den Städtepartnern wurden mehrere Ratschläge für die Ausarbeitung eines SUMP-Aktionsplans gegeben. Einige von ihnen wurden hierin gesammelt:

- Halten Sie die Beschreibung der Maßnahmen allgemein. Wenn die Finanzierung steht, können Sie die Maßnahme konkretisieren und umsetzen!
- Vergessen Sie nicht die Finanzierung und die Kosten für die Planung von Machbarkeitsstudien!
- Seien Sie flexibel und aufgeschlossen gegenüber neuen Lösungen, die sich entwickeln könnten, insbesondere für langfristige Maßnahmen. Verlieren Sie jedoch Ihr Ziel nicht aus den Augen!
- Begrenzen Sie den Zeitrahmen des Aktionsplans auf fünf Jahre. Überprüfen Sie die Maßnahmen alle zwei Jahre.
- Achten Sie darauf, die Umsetzung bei Revisionen oder bei der Entwicklung eines neuen Plans nicht einzustellen. Es ist wichtig, das Tempo der Umsetzung von Maßnahmen aufrechtzuerhalten.
- Weisen Sie dem Aktionsplan einen Koordinator/ Programmmanager zu.
- Entscheiden Sie, wer für eine Maßnahme, den Zeitpunkt der Umsetzung und die Finanzierungsquelle verantwortlich ist.
- Erstellen Sie ein Indikatorensystem für die Überprüfung und Auswertung.
- Bewerten Sie Maßnahmen und führen Sie eine Analyse der Konsequenzen durch, falls nichts unternommen wird.
- Erstellen Sie einen Fahrplan für die Umsetzung – wie die Maßnahmen in Bezug zueinander stehen, z. B. hinsichtlich Zeitpunkt und Finanzierung.
- Entwickeln Sie „Vorläuferprojekte", die den Weg für andere Maßnahmen ebnen können.
- Vergessen Sie nicht, die Interessengruppen in den Prozess einzubeziehen.
- Berücksichtigen Sie bei der Entwicklung und Umsetzung des Aktionsplans die umliegenden Gemeinden und regionalen Behörden.
- Lernen Sie von anderen, bauen Sie Netzwerke auf und bilden Sie Allianzen, um die Voraussetzungen für die Umsetzung einer Maßnahme zu verbessern.

7. ANHANG I: VORLAGE FÜR EINEN SUMP-AKTIONSPLAN

MASSNAHME	BESCHREIBUNG DER MASSNAHME	VERANTWORT-LICHKEIT	BEZUG ZU DEN SUMP-ZIELEN	ZEITPUNKT DER UMSETZUNG	FINANZIERUNGS-QUELLE	INDIKATOREN
Radverkehrsan-lagen	Markierte Gassen und Wege entlang der wichtigsten städtischen Straßen. Der motorisierte Verkehr ist ausgeschlossen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen.	Straßenbesit-zer	Steigerung der Fahrradnut-zung. Erhöhung der Verkehrssi-cherheit.	Jahr 1 - 5	Stadtverwaltung. Nationale Mittel für Sicherheit im Straßenverkehr.	Entwicklung eines Fahr-radnetzplans Länge der neu gebauten Fahrradwege
Entwicklung eines Mobili-tätsmanage-mentplans	Planen Sie, wobei, wann und wie Sie mit dem Mobili-tätsmanagement zusammenarbeiten können.	Stadtverwal-tung	Verstärkte Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger	Jahr 1: April - Okt.	Stadtverwaltung	Plan genehmigt
Verbesserung der Fußgänge-rübergänge auf priorisierten Strecken						
...						
...						

8. ANHANG II: VORLAGE FÜR EINEN UMSETZUNGSPLAN

MASSNAHME	BESCHREIBUNG DER MASSNAHME	VERANTWORTLICHKEIT	AKTIVITÄTEN INNERHALB EINER MANßNAHME	UMSETZUNGSZEITRAUM	ERFORDERLICHE RESSOURCEN	KOSTEN	INVOLVIERTE STAKEHOLDER EINGEBUNDEN
Radverkehrsanlagen	Markierte Gassen und Wege entlang der wichtigsten städtischen Straßen.	Straßenbesitzer	Analyse der erforderlichen Fahrradwege.	Jahr 1: Jan - Mai	2 Verkehrs- und Stadtplaner	30.000 € + 20 % der vollen Arbeitszeit des Verkehrsplaners	Fahrradverbände
			Entwicklung eines Fahrradnetzplans.	Jahr 1: Mai - Dez	4 Verkehrs- und Stadtplaner	40.000 €	Fahrradverbände, Nachbarstädte
			Planung und Bau von Fahrradwegen.	Jahr 2 - 5	Planer, Entwickler	500 €/m	Bauunternehmen
Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans	Planen Sie, wobei, wann und wie Sie mit dem Mobilitätsmanagement zusammenarbeiten können.	Stadtverwaltung	Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans	Jahr 1: April - Okt	Experte für Verhaltensänderungen, Verkehrsplaner	30.000 €	-
Verbesserung der Fußgängerübergänge auf priorisierten Strecken							
...							
...							

9. ANHANG III: FALLBERICHTE DER STÄDTEPARTNER VON SUMPS-UP

Balázs Mór Plan – Mobilitätsplan Budapest

Budapest ist die Hauptstadt Ungarns mit einer Bevölkerung von 1,774 Millionen. Dank der Geologie Budapests ist die Stadt eine der beliebtesten Kurstädte Europas. Aus heißen Quellen, die durch Kalksteinberge führen, wird die Stadt mit Wasser mit einer Temperatur von 35 - 76 Grad Celsius versorgt.

Der Balázs Mór Plan ist die erste Ausgabe und basiert auf der Idee einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung, die die Erfahrungen der letzten Jahre in der Verkehrsentwicklung, internationale Best Practices sowie die Schlüsselprobleme des Budapester Verkehrs berücksichtigt.

Die Essenz des Balázs Mór Plans lässt sich in den folgenden drei Begriffen zusammenfassen: *Integration, Effizienz und Gesamtqualität*. Auf der Grundlage dieser Grundsätze soll der Mobilitätsplan zur lebendigen und lebenswerten Zukunft Budapests beitragen.

Das allgemeine Ziel lautet wie folgt:
„Das *Verkehrssystem von Budapest sollte die Wettbewerbsfähigkeit von Budapest und seiner Region verbessern und zu einer nachhaltigen, lebenswerten, attraktiven und gesunden urbanen Umwelt beitragen.*"

Der Balázs Mór Plan beinhaltet drei spezifische Ziele für den Verkehr: *eine lebenswerte urbane Umwelt, sichere und zuverlässige Verkehrsdienste und kooperationsorientierte regionale Verbindungen*. Dabei konzentriert er sich auf vier Verkehrsgebiete:

- Mehr Verbindungen
- Attraktive Fahrzeuge
- Bessere Dienstleistungen
- Effiziente Institutionen

Die vier Bereiche umfassen etwa sechzig Maßnahmen, darunter: kontinuierliche Entwicklung des Hauptfahrradnetzes, Entwicklung von Zonen mit Verkehrsberuhigung und Verkehrsbeschränkungen, Modernisierung des Fuhrparks des öffentlichen Verkehrs und seiner Wartungskapazitäten, Carsharing und Parkregelung. Einige der Maßnahmen werden allgemein und andere detaillierter beschrieben, mit konkreten Vorschlägen, wie die Maßnahme durchgeführt werden kann.

Der Balázs Mór Plan legt die Strategie der kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung in Budapest für den Zeitraum von 2014 bis 2030 fest. Alle 5 Jahre wird eine umfassende Überarbeitung der mit dem SUMP verbundenen Maßnahmen vorgeschlagen, um die Umsetzung veralteter Maßnahmen zu vermeiden und sich auf neu entstandene Vorbedingungen einzustellen.

Trafik- och Mobilitetsplan, Der Verkehrs- und Mobilitätsplan der Stadt Malmö

Malmö ist mit 328.500 Einwohnern die drittgrößte Stadt Schwedens. Sie ist seit jeher ein natürlicher Sammelpunkt für Menschen und Kulturen aus aller Welt. Die Einwohner der Stadt kommen aus rund 170 Ländern und sprechen 150 verschiedene Sprachen. Diese Vielfalt ist eines der wichtigsten Güter Malmös und schafft die Grundlage für ein reichhaltiges kulturelles Leben.

Dieser Verkehrs- und Mobilitätsplan der Stadt Malmö ist die erste Ausgabe des Plans und beschreibt, wie ein ganzheitlicher Planungsansatz eine verbesserte Lebensqualität für die Bewohner und Besucher Malmös sowie die weiteren Stakeholder erreichen kann. Das allgemeine Ziel dieses Mobilitätsplans besteht darin, mehr Menschen ein zugänglicheres und attraktiveres Malmö zu ermöglichen.

Die Vision der Stadt lautet wie folgt:
„Laufen, Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel sind die erste Wahl für alle, die in Malmö arbeiten, leben oder wohnen. Diese Fortbewegungsmöglichkeiten bilden zusammen mit einem effizienten und umweltfreundlichen Güter- und Autoverkehr die Grundlage für das Verkehrssystem in unserer dichtbesiedelten und nachhaltigen Stadt – ein Verkehrssystem, das für die Stadt und ihre Bewohner konzipiert ist."

Bei der Entwicklung des Mobilitätsplans hat die Stadt eine Selbsteinschätzung vorgenommen, indem sie die aktuellen Strategiepapiere der Gemeinde und deren Auswirkungen auf die Planung im Allgemeinen und insbesondere auf die Verkehrsplanung erfasst hat. Etwa 20 Maßnahmen wurden im Plan festgelegt und Malmö arbeitet derzeit an ihrer Umsetzung. Der Plan definiert für alle Maßnahmen deutlich sowohl die bereits laufenden Arbeiten als auch den nächsten Schritt. Eine Maßnahme beinhaltet beispielsweise Spuren für langsamen und schnellen Fußgängerverkehr. Die laufenden Arbeiten und der nächste Schritt werden neben der Maßnahme erläutert. In diesem Fall ist die laufende Arbeit die Umsetzung eines Fußgängerprogramms und die Durchführung der im Plan für die Laufspuren beschriebenen Maßnahmen. Eine weitere Maßnahme ist nachhaltiges Pendeln: Es wird derzeit daran gearbeitet, bei der Neuerschließung von Wohn- und Arbeitsplätzen mit Konstrukteuren und Entwicklern Lösungen für Carsharing zu fördern. Der nächste Schritt ist der Ausbau der Ressourcen und die Entwicklung einer Methode für das Mobilitätsmanagement im Nutzungsprozess.

Birmingham Connected – Birmingham Mobility Action Plan

Birmingham ist mit 1,1 Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Vereinigten Königreichs. Mithilfe des Birmingham Mobility Action Plan (BMAP) will die Stadt ein „Go-Anywhere"-Verkehrssystem schaffen, das es den Menschen ermöglicht, einfach und schnell in die Stadt, innerhalb der Stadt und aus der Stadt heraus zu reisen. Der Mobilitätsplan hat eine auf 20 Jahre ausgelegte Vision:

„Der Birmingham Mobility Action Plan wird das Verkehrssystem von Birmingham neu erfinden, um den aktuellen und zukünftigen Mobilitätsherausforderungen gerecht zu werden und ein starkes und nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu ermöglichen. Der Plan wird die Art und Weise verändern, wie Menschen und Unternehmen über die Fortbewegung in die Stadt und in der Stadt denken. Indem wir das Fortbewegungsverhalten beeinflussen und uns dem technologischen Wandel stellen, werden wir die CO2-Emissionen reduzieren, die Sicherheit erhöhen und das Leben der Menschen verbessern."

Der BMAP stellt seine Vision für die Zukunft der Verkehrsplanung in Birmingham in drei Themenbereichen vor:

- Verbesserung der strategischen Konnektivität – stadtweit und in der gesamten Region
- Verbesserung der Konnektivität und Sicherheit für die lokalen Gemeinschaften
- Verbesserung der Konnektivität in das Stadtzentrum und innerhalb des Stadtzentrums

Innerhalb der Themenbereiche werden verschiedene Maßnahmen vorgestellt. Beispiele für die enthaltenen Maßnahmen sind: *die gemeinsame Nutzung des Straßenraums zugunsten der Menschen (nicht der Autos), die Infrastruktur zur Förderung von Spaziergängen und Radtouren für alle kurzen Strecken und die Umsetzung einer umfassenden Verkehrssicherheitsstrategie.*

SUMP für die Metropolregion Thessaloniki

Thessaloniki ist mit einer Bevölkerung von fast einer Million die zweitgrößte Stadt Griechenlands. Thessaloniki verbindet mehr als 2.300 Jahre Geschichte mit allem, was eine moderne europäische Stadt bieten kann. Dazu gehören byzantinische Kirchen, römische und muslimische Gebäude, moderne Architektur, ein intensives Nachtleben und unglaublich schöne Strände.

Der Mobilitätsplan ist die erste Version und enthält einen Aktionsplan mit zwölf Maßnahmen (Pakete). Für jede Maßnahme werden sowohl eine Beschreibung als auch die Vorteile und internationalen Erfahrungen in diesem Bereich angeführt. Im Aktionsplan sind die für die Maßnahme zuständige Behörde und ein Zeitplan für die Umsetzung klar festgelegt.

Eine der zwölf Maßnahmen ist die Einführung eines Fahrrad-Sharing-Systems. Die Maßnahme wird beschrieben und die Vorteile, z. B. die Verbesserung der öffentlichen Gesundheit und die Optimierung des öffentlichen Raums, werden aufgelistet. Darüber hinaus ist eine Beschreibung der internationalen Erfahrungen enthalten. Fahrrad-Sharing-Systeme für Ballungsräume laufen derzeit in mehreren Großstädten Europas (z. B. in Paris, Barcelona, Lyon und London) mit großem Erfolg.

Die vorgestellten Maßnahmen sind wirtschaftlich machbar und zielen darauf ab, den sozialen Zusammenhalt zu stärken und den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren.

Turin

Die Stadt Turin ist eine Kommunalverwaltung im Nordwesten Italiens (Region Piemont), die ein Gebiet von rund 130 km^2 und eine Bevölkerung von 900.000 Einwohnern verwaltet. Es ist geplant, dass sie bald zur Hauptstadt der neu gegründeten Metropolregion Turin ernannt wird (Gesetz Nr. 56 vom 7. April 2014). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 6.950 Einwohnern/km^2 nach Neapel und Mailand an dritter Stelle in Italien (National Institute of Statistics, ISTAT, 2014). Durch ihre Größe und ihr BIP von rund 55.000 Millionen Euro ist Turin eine der wichtigsten Städte Italiens. Insgesamt ist die Mobilitätssituation in Turin gekennzeichnet durch:

- 1.400.000 motorisierte Fahrten pro Tag, einschließlich: 60 % mit dem Privat-Pkw, 40 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verringerung des Stadtverkehrs in den letzten 4 Jahren um 10 %; +15 % Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zu 2009
- 600.000 Smart Cards für den öffentlichen Nahverkehr (BIP) in Turin und der umliegenden Region
- Modal Split der Stadt: Zu Fuß 29 %, Privat-Pkw 43 %, öffentliche Verkehrsmittel 23 %, Fahrrad 3,14 %, Sonstige 1,86 %

Turin möchte ein Kompetenzzentrum für nachhaltige urbane Mobilität in Italien und Europa und eine Smart City werden, in der eine nachhaltige, intelligente und sichere Mobilität zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger beiträgt. Um das Postziel zur Reduzierung der CO_2-Emissionen zu erreichen, hat sich Turin vorgenommen:

- die Umweltauswirkungen der städtischen Güterverkehrslogistik durch die Einführung eines neuen „Ökosystems" für die Bereitstellung und Verteilung von Gütern auf der letzten Meile zu verringern
- die private Mobilität aus dem Ballungsraum in die Innenstadt zu verringern und bis 2020 durch die Einführung einer Lösung für dynamisches Fahren ein Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln von 50/50 zu erreichen
- den Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln (öffentlich, privat kollektiv, LEV) durch die Bereitstellung personalisierter Fahrgastinformationen über die tatsächlichen Kosten und Umweltauswirkungen des privaten Fahrzeugs zu fördern, um bei den Bürgern die Wahrnehmung des wirtschaftlichen Nutzens des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen
- die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittels sowie der allgemeinen Intermodalität durch die Beseitigung der wichtigsten Schwächen/Gefahren für die Fahrradnutzung zu steigern
- das Bürgerverhalten bei der Akzeptanz intermodaler und nachhaltiger Verkehrsträger durch die Einführung eines intermodalen Mobilitätsdienstes zur Verbesserung der Bürgerzufriedenheit und der Akzeptanz von Park-and-Ride-Lösungen zu verändern

Der Plan für eine nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) ist in Italien nicht verbindlich, jedoch fordert Artikel 32 des Gesetzes Nr. 340 aus dem Jahr 2000 (Gesetz 340/2000, Art. 22) die Entwicklung langfristiger (auf zehn Jahre ausgelegt), systematischer und integrierter Planungsinstrumente für das städtische Mobilitätsmanagement vor. Der SUMP ist ein grundlegendes Planungsinstrument für alle Gemeinden oder Ballungsräume mit einer Bevölkerung von über 100.000 Einwohnern.

Der SUMP in Turin wurde im Einklang mit der Regionalplanung im Rahmen einer mittelfristigen Strategie (10 - 15 Jahre) entwickelt, die Leitlinien, Ziele und operative Maßnahmen festlegt, um die CO_2-Emissionen bis 2020 um mehr als 20 % zu reduzieren: 1) Steigerung der System- und Wirtschaftlichkeitseffizienz; 2) Erhöhung der Sicherheit und Umweltqualität; 3) Nutzung der Infrastruktur bei gleichzeitiger Wahrung der Stadtstruktur. Eine erste Version des Turiner SUMP wurde 2008 entwickelt. Nun wird er sowohl inhaltlich als auch methodisch erneuert, indem die Best Practices der erfolgreichsten europäischen Städte genutzt und moderne Grundsätze der Planung der urbanen Mobilität berücksichtigt werden, die sowohl von der Europäischen Kommission („Leitlinien – Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität") als auch von Experten für urbane Mobilität aufgestellt wurden. In diesem Prozess der SUMP-Erneuerung wird besonderes Augenmerk darauf gelegt, einen robusten und wirksamen „Überprüfungs- und Auswertungsprozess" in den Plan einzubauen, indem die bereits in der ersten Version des SUMP vorgesehenen Verfahren aktualisiert und verstärkt werden.

Erfolgreiche Umsetzungen in Turin sind unter anderem:

- Intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transport Systems, ITS) (Steuerung des urbanen Verkehrs, Durchsetzungssysteme, fortschrittliche integrierte Telematik, Mobilitätsmanagementsystem, Logistik)
- Smart Ticketing (regional integriertes elektronisches Smart-Card-basiertes Ticketing-System)
- Infomobilität (Echtzeit-Informationen im Ballungsraum zu Parksystemen, öffentlichen Verkehrsmitteln, Verkehrsaufkommen)

Donostia Movilidad 2008-2024, San Sebastián

Donostia-San Sebastián liegt im Baskenland im Norden Spaniens. Es wird häufig als eine der kulinarisch weltweit führenden Städte betrachtet und ist die Heimat vieler hochwertiger Restaurants und Pintxobars.

Der Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität läuft zwischen 2008 und 2024 und wurde initiiert, um die aktuellen Mobilitätsherausforderungen zu bewältigen und bestehende sektorale Programme zu bündeln, wobei teilweise widersprüchliche Vorschläge enthalten sind.

Der Plan besteht aus einer Vision mit vier Säulen, die in fünf Strategien und 13 Aktionsprogrammen aufgeteilt wurde. Jedes Aktionsprogramm umfasst mehrere Maßnahmen, z. B. für die Fußgängermobilität: Donostia Camina Plus (Entwicklung des Fußgängernetzes), vertikaler öffentlicher Verkehr und die Beseitigung von Barrieren für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Maßnahmen werden in der Regel mit ihrer geografischen Ausdehnung und ihrem Zweck beschrieben. Gegebenenfalls werden Links zu anderen Aktionsprogrammen angegeben. Jede Maßnahme wird mit einem Indikator für die Überprüfung und Auswertung spezifiziert.

Zur Berechnung der mittelfristigen Auswirkungen des SUMP auf die Mobilität wurden zwei Szenarien untersucht: erstens das Szenario „Business as usual" unter Berücksichtigung der aktuellen Trends in der Mobilität und zweitens das Szenario der Umsetzung des SUMP mit entsprechenden Maßnahmen.

Die Strategien werden mit messbaren Zielen quantifiziert. So wird beispielsweise festgelegt, dass die Zahl der zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken bis 2013 um 5 %, bis 2016 um 15 % und bis 2024 um 20 % steigen soll.

Sofia-Aktionsplan

Sofia ist die Hauptstadt Bulgariens und die größte Stadt des Landes. Sofia ist das Verwaltungs-, Industrie-, Verkehrs-, Kultur-, Kongress- und akademische Zentrum des Landes. Sofia ist eine dynamische Stadt, die in den letzten Jahrzehnten ein stetiges Wachstum der Bevölkerung und des Stadtgebietes verzeichnet hat. Das Verkehrssystem von Sofia ist gut ausgebaut und macht einen wesentlichen Teil des nationalen Verkehrssystems aus. Es ist die einzige bulgarische Stadt mit vier öffentlichen Verkehrsmitteln: Busse, Straßenbahnen, Trolleybusse und U-Bahn. In den letzten Jahren wurden mit Unterstützung von EU-Mitteln umfangreiche Investitionen für den Bau der U-Bahn, die Erneuerung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs und der Infrastruktur getätigt.

Derzeit wird ein neuer (der zweite) Plan für nachhaltige urbane Mobilität von Sofia entwickelt. Der SUMP gilt bis 2035 und der Aktionsplan wird für drei Jahre, d. h. bis 2020, entwickelt.

Der Aktionsplan wird Folgendes enthalten:

- Eine Strategie für die schrittweise Umsetzung des vorgeschlagenen Pakets wirksamer Maßnahmen, Politiken und Initiativen unter Bewertung ihrer Durchführbarkeit und Finanzierungsmöglichkeiten
- den Zeitrahmen für ihre Umsetzung im Rahmen des Aktionsplans
- Stakeholder und Akteure, die für die Entwicklung eines realistischen und praktikablen Aktionsplans unerlässlich sind

Der Aktionsplan wird Machbarkeitsstudien zu mindestens drei der Investitionsinitiativen des Aktionsplans enthalten.

Die Strategie für die schrittweise Umsetzung des Plans steht in direktem Zusammenhang mit der Festlegung des Plans durch den Haushalt, den erforderlichen Finanzmitteln und den möglichen Finanzierungsquellen für einzelne Investitionsvorschläge.

2020 CiVITAS
Sauberer und besserer Verkehr in den Städten
SUMPS-UP

DIE CIVITAS-INITIATIVE WIRD MITFINANZIERT DURCH DIE EUROPÄISCHE UNION

www.sumps-up.eu

Europäische Plattform für nachhaltige urbane Mobilitätspläne

Wuppertal Institut
BKK Budapesti Közlekedési Központ
Cerema
UBC Union of the Baltic Cities
Euro Cities
ΟΣΕΟ TheTA
Donostiako Udala Ayuntamiento de San Sebastián
Trivector Traffic
torinowireless ICT e Innovazione in Piemonte
ICLEI Local Governments for Sustainability
Birmingham City Council
Център за градска мобилност
Malmö stad
POLIS Städte und Regionen für Innovationen im Verkehrsbereich
Rupprecht Consult Forschung & Beratung GmbH