



Projektergebnisse

Das URBACT Projekt Active Travel Network



AUF EINEN BLICK

Projektlaufzeit:
2009 - 2012

Lead Partner:
Weiz (AT)

Partnerstädte:

- KFU-Graz (AT)
- Ljutomer (SI)
- Norderstedt (DE)
- Novara (IT)
- Riccione (IT)
- Sebes (RO)
- Serres (EL)
- Skanderborg (DK)

Das Active Travel Netzwerk wurde von der Europäischen Kommission aktiv unterstützt.

Die städtische Mobilität ist maßgeblich für das sozio-ökonomische Wachstum. Ein hohes Verkehrsaufkommen in Städten, insbesondere von Kraftfahrzeugen, hat jedoch weitreichende Konsequenzen: mehr Unfälle, eine noch stärkere Zersiedelung des urbanen Ballungsraumes, Lärm, steigende CO₂-Emissionen sowie weitere Umweltverschmutzungen. In der Umfrage im Rahmen des Eurobarometers 2007, Einstellungen zu Themen der EU-Verkehrspolitik, gaben 90 Prozent der Europäer an, dass ihr lokales Verkehrssystem verbessert werden sollte. Geht es nach dem URBACT-Projekt Active Travel Netzwerk, muss der Ansatz darin liegen, eine nachhaltige Verkehrspolitik zu entwickeln. In dieser muss die Bevölkerung zu einer aktiven Fortbewegung ermuntert werden, um Alternativen zur Nutzung von Kraftfahrzeugen zu finden und zu nutzen. Solche Alternativen sind das zu Fuß gehen und Fahrradfahren. Die aktive Fortbewegung ist günstig, gesund, umweltfreundlich und fördert die lokale Wirtschaft. Diese und weitere Gründe sprechen dafür, diese Alternativen in möglichst vielen Städten zu unterstützen. Seit drei Jahren fördert das Active Travel Netzwerk kleine und mittelgroße Städte, wobei der Schwerpunkt darauf liegt, die Menschen zur aktiven Fortbewegung auf Strecken unter fünf Kilometern zu ermuntern. Auf diese Distanz entfallen 25 bis 50 Prozent der zurückgelegten Autofahrten in den Städten der EU.

PROJEKTERGEBNISSE

Das Active Travel Netzwerk hat eine Reihe von politischen Empfehlungen erarbeitet, die für ein höheres Maß an aktiver Bewegung sorgen sollen. Diese Empfehlungen beruhen direkt auf den Erfahrungen der involvierten Partnerstädte bei der Bewältigung ihrer lokalen Verkehrsprobleme. Die durchgeführten und danach analysierten Maßnahmen der Partner sind vielfältig. Es wurden beispielsweise Vereinbarungen zwischen Städten und lokalen Autowerkstätten geschlossen, bei denen der Betrieb dem Kunden während der Reparaturzeit keinen Ersatzwagen, sondern ein elektrisch betriebenes Fahrrad bereitstellt. Außerdem wurden thematische Lauf- und Fahrradrouten sowie ein „Hotel-Fahrrad-System“ für Touristen geschaffen und die gesundheitlichen Vorteile herausgestellt, die die tägliche körperliche Bewegung mit sich bringt. Die Empfehlungen sind für alle europäischen Städte und Gemeinden von Bedeutung. Im Folgenden werden einige Highlights vorgestellt:

Empfehlungen an die Politik für die Stärkung der aktiven Fortbewegung

1. *Das Bewusstsein für die aktive Fortbewegung erhöhen*
 - Politiker, Planer und öffentliche Stellen müssen anerkennen, dass die Fortbewegung zu Fuß und auf dem Fahrrad als Verkehrsmittel die gleiche Bedeutung hat wie die Nutzung von Autos oder Bussen.
 - Alle betroffenen Akteure und Interessengruppen müssen informiert und für die Vorteile des nicht-motorisierten Verkehrs sensibilisiert werden.
2. *Strategien der aktiven Fortbewegung und begleitende Maßnahmen*
 - Sogenannte „Push und Pull Strategien“ müssen verfolgt werden, da diese grundlegend das Verhalten von Verkehrsteilnehmern beeinflussen können. Diese Strategien können dazu beitragen, die Nutzung von Kraftfahrzeugen zugunsten eines energieeffizienten Verkehrssystems in der Stadt zu vermindern (eines der Hauptziele der modernen Verkehrspolitik von Städten).
 - Niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen und begrenzte kostenpflichtige Parkmöglichkeiten können dazu beitragen, das motorisierte Verkehrsaufkommen in Städten zu reduzieren und die nicht-motorisierte Bewegung zu stärken. Kurze Wege werden so sicherer und attraktiver. Von den Nutzern gezahlte Parkgebühren, die in die öffentliche Kasse fließen, sollen für die Finanzierung von Rad- und Gehwegen genutzt werden. Somit können nachhaltige Fortbewegung garantiert und integraler Bestandteil des Verkehrsnetzwerkes in den Städten werden, so wie es die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum – Hin zu wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem fordert.
 - Maßnahmen zur Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs (wie das Gehen oder Fahrradfahren) sind zu forcieren. Damit kann zum Erreichen der EU-Ziele beigetragen werden (Verminderung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr um 20 Prozent bis 2020 und um 60 Prozent bis 2050).

- Andere Politiken, wie Gesundheit, Umwelt, Jugend und Familie, Öffentliche Beziehungen und Wirtschaft sollten in Kooperation mit der Verkehrspolitik stehen.
 - Entscheidungen der strategischen Planung sollten die Vorteile der aktiven Fortbewegung berücksichtigen, insbesondere bei der Bereitstellung von Flächen für Kraftfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradfahrer und Fußgänger. Die Entscheidungen sollten primär auf aktive Verkehrsmittel und sekundär auf öffentliche Verkehrsmittel ausgerichtet sein und auf der Nutzung von Indikatoren, wie Sicherheit, Gesundheit und anfallende Kosten beruhen. Eine kürzlich erschienene Studie der Stadt Helsinki in Finnland zeigt, dass Investitionen in die Infrastruktur, die eine verstärkte Fahrradnutzung im Stadtgebiet unterstützen, erhebliche gesundheitliche und sozio-ökonomische Vorteile für die Bevölkerung und die Stadt mit sich bringen. Tatsächlich ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis fast acht Mal effizienter als bei gewöhnlichen Infrastrukturinvestitionen.
 - Städtische Behörden sollten eine dauerhafte Lokale Arbeitsgruppe mit dem Schwerpunkt der aktiven Fortbewegung aufstellen. Dieser Gruppe sollen Vertreter der unterschiedlichen Behörden, externe Experten und Betroffene wie Schulkinder, Berufspendler, Arbeitnehmer und Touristen angehören.
 - Es muss eine Garantie für die finanzielle Förderung von Politiken, Strategien und Maßnahmen der aktiven Fortbewegung geben. Es müssen feste Budgets für Projekte unterschiedlicher Dauer gesetzt werden.
 - Budgets für die aktive Fortbewegung sollten nicht nur auf Infrastruktur ausgerichtet sein. Die Stadt München in Deutschland beispielsweise gibt einen von vier Euro ihrer „Fahrradfahrerpoltik“ für weiche Maßnahmen wie Marketing und die Erprobung neuer Verhaltenskampagnen aus.
3. *Das Managen von Projekten der aktiven Fortbewegung*
- Die Möglichkeiten und Potentiale der aktiven Fortbewegung müssen geprüft werden. Bei Entscheidungen müssen Politiker und Planer die Bedürfnisse der Nutzer berücksichtigen, um einen integrierten Ansatz und eine dementsprechende Politik zu entwickeln. Ad hoc-Maßnahmen und isolierte Pläne sind nicht im Sinne der aktiven Fortbewegung. Das Prüfungsschema für Maßnahmen der aktiven Fortbewegung wurde innerhalb des Active Travel Netzwerk-Projektes entwickelt und basiert auf dem BY-PAD. Das ist eine selbstbewertende Methode durch unterschiedliche Akteure. Sie benötigt den Input externer Prüfer und einer internen Jury, bestehend aus Politikern, Verwaltungsfachleuten und Nutzern.
 - Die Ziele von entwickelten Maßnahmen müssen klar definiert und messbar sein. Bei der Planung von Projekten oder Maßnahmen sollten im Vorfeld folgende Punkte definiert werden: erwartete Ergebnisse; zeitlicher Ablaufplan, Zuweisung der spezifischen Aufgaben, Bestimmung der Ressourcen und Verantwortlichkeiten.
 - Die ressortübergreifende Arbeit ist der Schlüssel zum Erfolg. Projekte der städtischen Mobilität sollten dem integrierten Ansatz folgen und nicht nur von Verkehrsbehörden und Experten betreut werden. Für das Active Travel Netzwerk waren die Wissensvielfalt, die unterschiedlichen Arbeitsmethoden sowie die externen und internen Kontakte der beteiligten Behörden von unschätzbarem Wert.
 - Die Bevölkerung weiß Fußgänger- und Fahrradnetzwerke zu schätzen. Einzelne bzw. isolierte Fahrradwege sind aber nicht zielführend. Die verstärkte Nutzung von Fahrrädern ist daher von der Vernetzung der einzelnen Radwege abhängig. Die Möglich-

keiten, Radwegnetze zu schaffen sind oft stark eingeschränkt, was insbesondere auf Aspekten wie dem begrenzt zur Verfügung stehenden Raum und den begrenzten zeitlichen und finanziellen Ressourcen im urbanen Gebiet beruht. Eine kosteneffektive Lösung liefert die Absenkung und Stärkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in der ganzen Stadt, beispielsweise auf 30 km/h. Zusätzlich sollten Fahrradwege auf den Straßen und nicht auf den Fußwegen eingerichtet werden.

- Die Priorität in politischen Vorhaben sollten Fußgänger und Fahrradfahrer haben, weit vor Autofahrern. Die Stadt/Gemeinde sollte daher für ganzjährige und barrierefreie Fahrradfahrmöglichkeiten Sorge tragen und ein standardisiertes Beschwerdesystem für Nutzer einführen.
- Parkstationen für Fahrräder sollten qualitativ hochwertig, sicher und wettergeschützt sein, sowie in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten, Schulen, Unternehmen und Bahnhöfen stehen.
- Die Bevölkerung muss zum Fahrradfahren zusätzlich ermutigt werden. Das bloße Bereitstellen von Fahrradwegen reicht nicht aus. Hierfür sind Kommunikationsstrategien zu entwickeln, einschließlich individueller Informationsmaterialien zur Motivation von Fußgängern und Fahrradfahrern, um aktiv an den städtischen Planungen mitzuwirken.
- Die Städte sollten regelmäßig Veranstaltungen für einen breiten Adressatenkreis anbieten. Auch die Vergabe von Preisen oder Ähnlichem ist sehr gut denk- und umsetzbar.
- Es sollten Datenerhebungen in Haushalten und von Nutzern durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen zur Erfolgskontrolle herangezogen werden und in Aktionspläne einfließen.
- Die Zusammenarbeit mit den Medien ist zu stärken. Das Thema Verkehr und Mobilität muss mit seinen positiven Aspekten und Vorteilen kommuniziert werden, sowohl in lokalen als auch sozialen Medien.
- Entscheidungsträger und Akteure müssen als Vorbilder agieren. Authentizität und Glaubwürdigkeit sind maßgeblich, um das Verhalten der Nutzer zu beeinflussen.



Ausblick

Das Projekt im Rahmen des Active Travel Netzwerks half den Partnern in der Entwicklung des Lokalen URBACT Aktionsplans („Local Action Plan“). Die aktive Fortbewegung konnte in den jeweiligen Partnerstädten erheblich gestärkt werden. Alle Städte rechnen damit, dass die Aktionspläne und Maßnahmen in den kommenden Jahren in die Realität umgesetzt werden. Für einige Projekte stehen bereits Haushaltsmittel zur Verfügung. Die Stadt Skanderborg in Dänemark hat darüber hinaus Mittel aus nationalen Fördertöpfen erhalten. Andere Partnerstädte haben bereits Vorschläge bei der Europäischen Kommission eingereicht. Die von den Projektpartnern aufgestellten URBACT Lokalen Arbeitsgruppen („URBACT Local Support Groups“) werden weiter arbeiten und gegebenenfalls ihre Arbeitsspektren auf andere Themenfelder erweitern.

Letztendlich werden die Verbindungen, die im Rahmen des Projektes zwischen den Partnern entstanden und gewachsen sind, von großem Nutzen sein und im Rahmen weiterer Verkehrsprojekte Anwendung finden.

Oswin Donnerer, Stadtrat von Weiz, Österreich: „Alles in allem war das Projekt ein großer Erfolg. Wir haben nicht nur viele internationale Kontakte geknüpft, sondern auch viel von unseren Projektpartnern lernen können. Die finale Phase des Projektes bestand darin, möglichst viele Ideen des Projektes in die Praxis umzusetzen, was zu einem verbesserten städtischen Planungsprozess in den teilnehmenden Partnerstädten beiträgt.“

Zitat

Oswin Donnerer, Stadtrat von Weiz, Österreich: „Alles in allem war das Projekt ein großer Erfolg. Wir haben nicht nur viele internationale Kontakte geknüpft, sondern auch viel von unseren Projektpartnern lernen können. Die finale Phase des Projektes bestand darin, möglichst viele Ideen des Projektes in die Praxis umzusetzen, was zu einem verbesserten städtischen Planungsprozess in den teilnehmenden Partnerstädten beiträgt.“

ZOOM AUF

Ljutomer, Slowenien

Ljutomer ist eine Kleinstadt nahe der Grenze zu Kroatien, in der Pomurje Region im Nordosten Sloweniens. Die Stadt selbst hat etwa 5.500 Einwohner, während die Gemeinde mit den weiteren Ortsteilen etwa 18.000 Einwohner zählt. Beim Verkehr verhält es sich so, dass viele Menschen das Auto für den Weg zur Arbeit nutzen, obwohl Ljutomer über zwei Bahnhöfe und damit eine gute Anbindung verfügt. Tatsächlich ist die Stadt komplett von Eisenbahnlinien umschlossen. Dieser Umstand wiederum verursacht Verkehrsprobleme in Stoßzeiten, wenn Straßen gesperrt werden müssen, um Zügen das Weiterfahren zu ermöglichen. Die lokale Wirtschaft hat ihren Schwerpunkt im Weinanbau und dessen Verarbeitung. Die Stadt selbst wurde vor fast 800 Jahren zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Heute ist sie geprägt durch drei historische Plätze und eine Vielzahl von wunderschönen Gebäuden aus dem 18. Jahrhundert.

Herausforderungen

Ljutomer ist dem URBACT-Projekt Active Travel Netzwerk beigetreten, um Lösungen für lokale Verkehrsprobleme zu finden, die durch die intensive Nutzung von Kraftfahrzeugen ausgelöst wurden. Darüber hinaus sah sich die Gemeinde mit weiteren Herausforderungen konfrontiert, die es zu lösen galt: Ladenbesitzer benötigten mehr und mehr Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, um den Zugang zum Stadtzentrum zu verbessern; das Stadtzentrum selbst verfiel zusehends, da Läden und Anwohner wegzogen. Die Bevölkerung sah die Fortbewegung zu Fuß und das Fahrradfahren als bloße Freizeitbeschäftigung und nicht als Verkehrsmittel; Fußgänger und Fahrradfahrer wurden dementsprechend nicht prioritär behandelt, weder im Verkehr noch in Planungsprozessen. Zudem stellte die marode Infrastruktur eine zunehmende Gefahr für Fußgänger dar; der öffentliche Personennahverkehr musste verbessert werden und zu guter Letzt ließen die steigenden Energiekosten den motorisierten Verkehr im teurer werden. Es war somit an der Zeit, die Probleme aufzugreifen und den ungesunden Gewohnheiten im städtischen Verkehr entgegenzuwirken, die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu verstärken, gute Bedingungen für Fußgänger und Fahrradfahrer zu schaffen und einen aktiven und qualitativ hochwertigen Lebensstil zu fördern.

Der Mehrwert der transnationalen Netzwerkarbeit

Für Ljutomer lohnte sich der Erfahrungsaustausch im Rahmen der transnationalen Netzwerkarbeit insbesondere, da die Stadt auf Ideen, Resultate und gute Praxisbeispiele der an-

deren Partner zurückgreifen und diese in ihrem eigenen städtischen Gebiet einsetzen konnte. Auf diesem Weg profitierte Ljutomer beispielsweise von den Erfahrungen des Active Travel Lead Partners, der Stadt Weiz in Österreich, indem sie die Idee der "Bike Check" Veranstaltung übernommen hat. Im weiteren Verlauf des Artikels wird diese Idee noch genauer erklärt.

In einem größeren Maßstab wurden die Pläne der Stadt Ljutomer zum Ausbau bestehender Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge an der städtischen Schule überarbeitet und die Nutzung aktiver Verkehrsmittel forciert. Diese Initiative beruht auf dem, was Ljutomer von der Stadt Skanderborg in Dänemark und von den dortigen Stakeholdern gelernt hat. Statt schlicht und einfach mehr Flächen für Parkplätze zu nutzen, ist der Plan nun, das lokale Straßennetz so zu verbessern, dass es Kindern möglich ist, sicher zur Schule zu laufen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Einige der fraglichen Straßen werden zudem zukünftig dauerhaft für Kraftfahrzeuge gesperrt. Die erzielten Vorteile sind erstmals nach dem Ende der Sommerferien des Jahres 2013 offenkundig geworden, als die Kinder wieder die Schule besuchten – auf sicheren Straßen.



Erfahrungen der lokalen Aktionsgruppe

Dank der URBACT Lokalen Arbeitsgruppe („Local Support Group“) arbeiten nun viele lokale Stakeholder zusammen, die vorher nichts miteinander zu tun hatten. Dabei geht es insbesondere darum, wie die Menschen dazu ermuntert werden können, zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren anstatt das Auto zu nehmen. Zu den vernetzten Mitgliedern zählen Vertreter

von Schulen, eines Kindergartens, der Stadt, der örtlichen Polizei, von Nicht-Regierungsorganisationen und eines Altenwohnheimes. „Statt isoliert, arbeiten sie nun als ein Team zusammen“, sagt Mitja Kolbl von der Stadt Ljutomer. „Die Arbeit der Lokalen Arbeitsgruppe zeigte die verschiedenen Sichtweisen der Bevölkerung auf die individuellen Verkehrsprobleme, sowie deren Lösungsansätze.“ Bei einer Maßnahme aus dem Jahr 2013 kooperierte die Lokale Arbeitsgruppe zum Beispiel mit der Stadt, um die Straße zur Grundschule autofrei zu machen. Zusätzlich sollen neue Fußwege angelegt, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gebaut und Parkplätze in einer gewissen Entfernung zur Grundschule geschaffen werden.

„Eine weitere Sache, in der wir uns engagieren, ist der „Tag der Mobilität“, der am 11. Mai 2013 stattfand und den unsere Lokale Arbeitsgruppe organisiert hat. Sie hat zudem verschiedene Aktivitäten für die Europäische Woche der Mobilität vorbereitet, die im September dieses Jahres stattfand“, führt Mitja Kolbl weiter aus.

Eines der Resultate ist, dass die URBACT Lokale Arbeitsgruppe der Stadt Ljutomer einen neuen, starken integrierten Ansatz zur Lösung lokaler Probleme begründet hat. Der verbesserte Zugang zur Schule ist nur ein Beispiel für ein Projekt, bei dem die Beteiligung von verschiedenen lokalen Akteuren der Stadt Ljutomer einen klaren Überblick verschafft hat und es ihr ermöglicht hat, einen zielgerichteten, realistischen Aktionsplan zu erstellen. Dieser Aktionsplan enthält geplante Maßnahmen bis zum Jahr 2020. Hervorzuheben ist, dass die städtische Lokale Arbeitsgruppe auch nach dem Projektende im Rahmen des Active Travel Netzwerkes bestehen bleiben soll.

Ergebnisse

Der Lokale Aktionsplan von Ljutomer, der im Rahmen des URBACT Projektes entstanden ist, war der erste seiner Art in Slowenien. Dementsprechend bekamen der Plan und die Stadt landesweite Aufmerksamkeit. Als der slowenische Präsident Danilo Türk die Stadt im Jahr 2012 besuchte und sich das Active Travel Netzwerk erklären ließ, fand das Projekt einen begeisterten Anhänger auf höchster nationaler Ebene in Slowenien.

Der Aktionsplan ist Bestandteil des „Planes für nachhaltige städtische Mobilität“ (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan) der Stadt Ljutomer. Dieser wurde als einer der drei besten europäischen Verkehrspläne des Jahres 2012 ausgewählt. Der Aktionsplan deckt eine Reihe von Maßnahmen zur Unterstützung und Bewusstseinsbildung innerhalb der umfassenden städtischen Strategie für Mobilität ab.

„Unser SUMP hat fünf Kapitel. Zwei davon enthalten Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens und thematisieren die Vorteile des Fahrradfahrens“, erklärt Mitja Kolbl. „Beide Kapitel stehen in enger Verbindung zu unserem Lokalen Aktionsplan, der im Rahmen des URBACT-Programms entwickelt wurde.“

Das SUMP-Kapitel mit dem Schwerpunkt des Zu-Fuß-Gehens beinhaltet fünf konkrete Ziele, die es bis zum Jahr 2020 zu erreichen gilt: In Ljutomer selbst als auch in mindestens drei weiteren Siedlungen der Gemeinde soll der Anteil des Zu-Fuß-Gehens im Vergleich zum

Jahr 2010 um 20 Prozent ansteigen; das Fußwegenetzwerk soll verbessert und der Verkehr umfassend beruhigt werden. Die durchschnittliche Anzahl der zwischen 2005 und 2010 im Straßenverkehr verletzten Fußgänger ist zu halbieren sowie die Verkehrsinfrastruktur im inner- und außerstädtischen Gebiet zu verbessern. In diesem Kapitel benennt der Lokale Aktionsplan des URBACT Projektes Werbe- und Bildungsmaßnahmen und beschäftigt sich mit den beiden Aktionsbereichen „Verbesserung der Infrastruktur“ und „Verbesserung der Planungsbedingungen“.

Das SUMP-Kapitel zum Fahrradfahren verfolgt ebenso fünf zentrale Ziele: Der Anteil der Grundschulkinder, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, ist bis 2020 von acht auf 20 Prozent zu steigern, bei Gymnasiasten von sieben auf 15 Prozent. Der Anteil der Arbeitnehmer, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren soll im gleichen Zeitraum von zehn auf 20 Prozent steigen. Das Radweg-Netzwerk ist in seiner Länge zu verdoppeln, insbesondere der Ausbau im Umland soll bis 2015 realisiert sein. Allgemein ist dieses Netzwerk bis zum Jahr 2025 umfassend nezugestalten. Darüber hinaus sollen Maßnahmen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern in der Stadt Ljutomer bis 2025 vollendet werden. Verglichen mit dem Durchschnittswert des Zeitraums 2005 bis 2010 soll schließlich die Zahl der im Verkehr verletzten Fahrradfahrer bis 2020 halbiert werden. Der Lokale Aktionsplan auf Basis des URBACT-Projektes deckt hierbei folgende Bereiche ab: Das Management des Radfahrens in der Stadt, die Entwicklung eines Netzwerkes von Radwegen sowie die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

In der Vorbereitung für den Lokalen Aktionsplan haben die Mitglieder der Lokalen URBACT Arbeitsgruppe aus einer langen Liste verschiedener Vorschläge die wichtigsten Maßnahmen ausgewählt und bestätigt, die zur Unterstützung und Sensibilisierung bei Mobilitätsfragen hilfreich sind.

Ein Überblick über einige Highlights findet sich hier:

- Kindertagesstätten – „Mobilitätswoche: Beweg Dich, hab Spaß, fahr mich“ (jährlich, 2013-2020): Kindertagesstätten und Grundschulen leihen den Kindern Tretroller und Fahrräder für die Fahrt nach Hause und am nächsten Tag können die Geräte genutzt werden, um wieder den Weg in die Einrichtung zu finden.
- Grundschulen – „Verkehrsschlangen-Spiel“, eine Kampagne, in der an die Kinder täglich bunte Aufkleber verteilt werden, um diese dazu zu animieren, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen (jährlich, 2012-2020); und „Verkehrstagebuch“ – eine Kampagne für Kinder und deren Lehrer (jährlich, 2013-2020) die darauf abzielt, die Fahrt zwischen dem Wohnort und der Schule sicher und umweltfreundlich zu gestalten.
- Gymnasium – „Bike Check“ (jährlich, 2012-2020): Hier werden Workshops organisiert, die die Nutzung von Fahrrädern und deren Vorteile thematisieren. Währenddessen inspizieren Experten und Mechaniker die Fahrräder der Schüler; und „Pimp My Bike“ (jährlich, 2012-2020): Hier werden Fahrräder präsentiert, die von jungen und innovativen Schülern herausgeputzt wurden. Ziel ist es, das Interesse der anderen Schüler an Fahrrädern zu wecken, damit diese für den Weg zur Schule und nach Hause öfter genutzt werden.

- Organisationen und Unternehmen – „Mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit“ (jährlich, 2013-2020): Alle Mitarbeiter des Altenwohnheimes von Ljutomer nehmen an diesem Wettbewerb teil. Hierbei geht es darum, welcher Mitarbeiter die meisten Kilometer auf umweltfreundliche Art und Weise zurückgelegt hat. In Zusammenarbeit mit der Grundschule von Ljutomer wird zudem eine neue und überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder gebaut, die 40 Fahrrädern genau vor der Schule Platz bietet. Dieses Projekt soll bis 2017 fertig sein.
- Öffentlichkeit – „Aktiver Mobilitätstag in Ljutomer“ (jährlich, 2012-2020): Hierbei werden verschiedene Sensibilisierungskampagnen bei einer eintägigen Veranstaltung gebündelt angeboten. Dazu zählen z. B.: Die Möglichkeit, sein Fahrrad überprüfen zu lassen, das Durchführen von Gesundheitschecks, das Bewerben neuer elektrischer Fahrräder und vieles mehr. Beim Projekt „Plakate mit Stadtplan“, das bis 2018 realisiert werden soll, werden Bushaltestellen und Fußwege zum Bahnhof aufgezeigt. Die „Bewusstseinsbildende Broschüre mit einer Fußweg- und einer Fahrradkarte von Ljutomer“ (ab 2012) beinhaltet Karten, die kurze und effiziente Fuß- und Radwege von maximal 15 Minuten Dauer im gesamten Stadtzentrum aufzeigen.



Ausblick

Der Lokale Aktionsplan von Ljutomer enthält Maßnahmen, die sukzessive bis zum Jahr 2020 umgesetzt werden sollen. Einige der Maßnahmen werden finanziell über den städtischen Haushalt abgesichert. Für die übrigen Aktionen ist eine Bewerbung auf die finanzielle Unterstützung des Fonds für Nachhaltige Städtische Mobilität (SUM - Sustainable Urban Mobility) der Europäischen Kommission geplant. Weitere Informationen hierzu sind verfügbar unter www.dotherightmix.com.

Ljutomer hat das Ziel, im Bereich des nachhaltigen städtischen Verkehrs die führende Kleinstadt in Slowenien zu werden. Bis zum Jahr 2016 soll dieser Vorsatz erreicht werden. Darüber hinaus stellt die Stadt gern ihre Erfahrungsberichte anderen Städten und Gemeinden zur Verfügung. Der Plan ist es, die hilfreichen und intensiven Beziehungen zu den Partnern des Active Travel Netzwerkes aufrechtzuerhalten und in einigen Jahren die eigenen erreichten Fortschritte mit denen der ehemaligen Projektpartnern zu vergleichen.

Zitat

Die Bürgermeisterin von Ljutomer, Olga Karba: „Die Teilnahme am Active Travel Netzwerk hat unsere Entschlossenheit gestärkt und uns ermöglicht, weitere Schritte hin zu einem umweltfreundlichem Verkehrssystem in unserer Stadt zu tätigen. Der Erfahrungs- und Ideenaustausch mit den europäischen Partnerstädten brachte viele Vorteile mit sich und offenbarte verschiedene Lösungsansätze für eine aktive Lebensführung in unserer Stadt.“

ZOOM AUF

Skanderborg, Dänemark

Skanderborg ist eine historische, mittelgroße Stadt auf dem östlichen Festland von Dänemark. Ehemals das Jagdgebiet der dänischen Könige zwischen dem 12. und 16. Jahrhundert, ist Skanderborg heute vor allem für sein alljährliches Musikfestival, das „Denmark’s Most Beautiful Festival“, bekannt. Innerhalb eines Radius’ von 30 km befinden sich in unmittelbarer Umgebung drei Großstädte, darunter Dänemarks zweitgrößte Stadt Aarhus. In und um Skanderborg sind besonders viele Pendler zu finden, die Bevölkerungsentwicklung (derzeit 58.000 Einwohner) ist positiv. Die Kommune umfasst verschiedene städtische Gebiete wie auch Wälder und Landwirtschaftsflächen. Sie ist Teil der Metropolregion Ostjütland, die mehr als 1,2 Millionen Einwohner hat.

Herausforderungen

Vor dem Beitritt zum URBACT Active Travel Netzwerk waren die Bedingungen für Fahrradfahrer in und um Skanderborg bereits vergleichsweise gut. So gut wie jeder Einwohner besaß sein eigenes Fahrrad. Die eigentliche Herausforderung lag daher an anderer Stelle. Es ging darum, die Bevölkerung dazu zu animieren, ihre Fahrräder für alltägliche Strecken zu nutzen, beispielsweise auf dem Weg zur Arbeit, dem Schulweg und für Fahrten in das Stadtzentrum. Skanderborg liegt am Nord-Süd-Verkehrskorridor von Jütland. Während eine Autobahn den Großteil des Durchgangsverkehrs aus der Stadt fernhält, entsteht durch die 16.000 Pendler, die die Kommune täglich zum Arbeiten verlassen, ein zusätzliches lokales Verkehrsaufkommen. Darunter sind allein 10.000 Pendler, die ins 20 km entfernte Aarhus fahren. Beim öffentlichen Personennahverkehr zeigt sich, dass die Eisenbahnlinien nach Norden, Süden und Westen gut von der Bevölkerung angenommen werden und stark frequentiert sind. Eine weitere Option ist die Nutzung von Bussen. Tatsächlich könnten also viele Pendler ihre Autos zu Hause stehen lassen und mit dem Fahrrad zur nächstgelegenen Bus- oder Bahnstation fahren. Die Stadt Skanderborg hat im Jahr 2009 einen Plan entwickelt, der die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer langfristig verbessern soll, insbesondere auf Straßen bei Schulen sowie für Radfahrer und Fußgänger in den Stadtzentren. Weitere Prioritäten waren gute Schulwege, Arbeitsstellen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Naturschutzgebiete und Öffentlicher Nahverkehr. Die Stadt Skanderborg wollte außerdem die Menschen dazu bewegen, öfter und mehr Fahrradzufahren, um den Autoverkehr und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und die körperliche und geistige Gesundheit der Bevölkerung zu verbessern.

Der Mehrwert der transnationalen Netzwerkarbeit

Die Arbeit mit Städten und Gemeinden aus anderen Staaten der Europäischen Union war für Skanderborg sehr inspirierend. Die Stadt profitierte insbesondere von der Möglichkeit, gemeinsame Herausforderungen und deren Lösungsansätze zu diskutieren sowie Erfahrungen auszutauschen. Die transnationalen Diskussionen haben nicht nur neue Ideen hervorgebracht. Sie gaben der Stadt Skanderborg darüber hinaus das Selbstbewusstsein – und das politische Gewicht – neue Lösungsansätze auch in die Tat umzusetzen. Ein Beispiel hierfür liefert die Kampagne „Die Außergewöhnlichen“ aus dem Jahr 2012. Dabei wurden die Hauptverkehrsstraßen in unmittelbarer Nähe zu Schulen gesperrt - und zwar für eine ganze Woche. Anstatt Auto zu fahren, kamen die Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule und viele behielten das auch weiterhin bei, nachdem die Straßen wieder frei waren. Die Entwicklung eines Lokalen Aktionsplanes benötigt Zeit und Hingabe sowie zusätzlich wichtige Ratschläge und Unterstützung von den Partnerstädten und dem Lead Experten des Projektes. Als die Stadt Skanderborg gefragt wurde, ob ihre Teilnahme am URBACT-Projekt erfolgreich gewesen sei und ihnen dabei geholfen hätte, neue interessante Lösungsansätze, Instrumente und Ideen zu entwickeln, um den lokalen Herausforderungen zu begegnen, antwortete Skanderborg: „Absolut!“. Ein Beispiel hierfür ist der „Laufende Bus“. Diese Initiative beruht auf einer Idee der Städte Ljutomer in Slowenien und Sebes in Rumänien. Die Umsetzung führte dazu, dass Gruppen von Kindern nun verstärkt zu Fuß gehen – zur Schule und wieder nach Hause.

Erfahrungen der lokalen Aktionsgruppe

Die Teilnahme Skanderborgs am Active Travel Netzwerk führte zu einer noch nie dagewesenen Zusammenarbeit zwischen den Behörden und Ämtern der Stadt. Als die Stadt dem Active Travel Netzwerk beitrug, schuf Skanderborg Verbindungen zwischen drei Ämtern: dem städtischen Planungsamt, das auch Fragen zu Energie und CO2 bearbeitet; dem Straßen- und Verkehrsamt sowie dem Gesundheitsamt. Mit diesem integrierten Ansatz konnte die Lokale Arbeitsgruppe viel dazu beitragen, die Ziele des kommunalen Planes der Stadt zu verwirklichen. Die URBACT Lokale Unterstützerguppe Skanderborgs holte auch neue Akteure an Bord und baute langfristige Kontakte auf. Die staatliche Eisenbahngesellschaft DSB und die regionale Eisenbahngesellschaft Arriva traten in einen intensiven Kontakt mit den Partnern der Lokalen Arbeitsgruppe. Ziel war es, die Bedingungen für Fahrradfahrer in und um Bahnhöfen zu verbessern. Darüber hinaus wurden Vertreter von Radfahrvereinen und Politikern zusammengebracht, einschließlich des Vorsitzenden des städtischen Planungsausschusses und Mitgliedern des städtischen Gesundheitsausschusses. Die gemeinsamen Aufgaben beinhalteten auch die Identifizierung von Problemen und Lösungen. Zudem ging es darum, die Ideen auch in den Lokalen Aktionsplan zu integrieren und die Relevanz der geplanten Maßnahmen zu prüfen und klar und deutlich darzustellen. Die Berücksichtigung der Interessen unterschiedlicher Stakeholder ermutigte diese Akteure auch, selbst intensiv an den Maßnahmen mitzuarbeiten. Schließlich wurde auf diesem integrierten Weg das Active Travel Netzwerk in Vereinen, Organisationen und Einrichtungen auf lokaler Ebene bekannt gemacht.



Ergebnisse

Der Lokale Aktionsplan von Skanderborg beinhaltet einen klar definierten Maßnahmenkatalog, um möglichst viel zur Umsetzung des kommunalen Planes aus dem Jahr 2009 beitragen zu können. Hans Jørgen Bitsch, Berater des städtischen Gesundheitsamtes erklärt: „Der Plan von 2009 ist unter anderem eine generelle Verpflichtung, den CO₂-Ausstoß zu senken, die Gesundheit der Bevölkerung zu verbessern und für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen, vor allem für Fahrradfahrer. Konkrete Maßnahmen enthält der Plan jedoch nicht. Der Lokale Aktionsplan greift hingegen die verschiedenen Ziele auf und bietet dafür Lösungsansätze. Er besitzt somit einen operativen Charakter.“

Hans Jørgen Bitsch sagt, dass nun Anstrengungen unternommen werden, um Teile des Lokalen Aktionsplanes in die Langzeitpläne der Behörden und Ämter zu integrieren. Dies gilt speziell für die Langzeitpläne, die sich mit den Themen Gesundheit und Verkehr befassen. „Durch die Arbeit mit dem Active Travel Netzwerk mussten wir uns darauf konzentrieren, wie wir unseren Kommunalen Plan mit konkreten Maßnahmen umsetzen können – schneller und mit einem größeren Input von außen, als es ohne das URBACT-Projekt der Fall gewesen wäre“, sagt Hans Jørgen Bitsch.

Hier sind einige der konkreten Initiativen aus dem Lokalen Aktionsplan von Skanderborg. Einige davon wurden bereits in die Tat umgesetzt.

- „Verkehrssicherer Schulweg“. Dieses Projekt steht in Verbindung mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, wie beispielsweise der Kampagne „Die Außergewöhnlichen“, in der Straßen in unmittelbarer Nähe von Schulen temporär gesperrt werden, um Familien zu ermutigen, gesunde Alternativen für den Weg zur Schule zu nutzen. (www.deualmindelige.dk) (gestartet im Jahr 2011, Veranstaltungen 2012, 2013 und darüber hinaus);
- Mehr Fahrradständer an Bahnhöfen, in Zusammenarbeit mit der staatlichen Eisenbahngesellschaft DSB und der regionalen Eisenbahngesellschaft Arriva (seit 2011);
- Zusätzliche Fahrradständer werden an Verkehrsknotenpunkten installiert. Zudem werden Luftpumpen bereitgestellt, wo es möglich ist. (seit 2011);
- Niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen in bebauten Gebieten, wie in Wohngebieten oder in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen (in der politischen Diskussion 2013);
- „Fahrrad Spieltruppe“. Eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt Skanderborg und dem Dänischen Verband der Fahrradfahrer (DCF), finanziell unterstützt durch den staatlichen Fonds für Radverkehrsförderung. Bestandteil ist hier ein Ein-Tages-Kurs für Lehrbeauftragte, um diese dazu zu befähigen, Schülern das „sichere Fahrradfahren“ zu lehren (2012);
- „Fahrradfreundlicher Arbeitsplatz“. Ein Übereinkommen zwischen der Stadt Skanderborg und dem Verband DCF um Arbeitnehmer zu ermutigen, für das Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort verstärkt Fahrräder zu nutzen. Vertreter des DCF treten hierbei als Experten auf, was über den staatlichen Fonds für Radverkehrsförderung finanziell abgesichert wird. Die Idee ist, den Anteil der Berufspendler, die ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurücklegen, zu erhöhen und langfristig die Anzahl gesunder und glücklicher Arbeitnehmer zu steigern (2013).

Skanderborg hat bereits einige dieser geplanten Maßnahmen und Projekte umgesetzt. Dies gilt beispielsweise für sichere Schulwege. Weitere Projekte stehen unmittelbar vor der Umsetzung. Hierfür stellt die Stadt Skanderborg jährlich 400.000 Euro Fördermittel während eines Zeitraums von vier Jahren bereit.

Ausblick

Die Bewältigung von Herausforderungen in der URBACT Lokalen Arbeitsgruppe, die Prüfverfahren im Active Travel Netzwerk und die klare Problemanalyse haben Skanderborg eine belastbare Methode an die Hand gegeben, die effektivsten Maßnahmen der Stadt präzise zu bestimmen. Dank des Active Travel Netzwerkes beziehen die städtischen Mitarbeiter jetzt

Aspekte der aktiven Fortbewegung in ihre Überlegungen mit ein, wenn sie Pläne und Strategien erarbeiten. Skanderborg verfolgt auch zukünftig die Umsetzung des Lokalen Aktionsplanes weiter. Die Stadt baut dabei auf die Erfahrungen im Rahmen des URBACT-Projektes auf. Als weiteres Ergebnis wurde die Stadt dazu eingeladen, Teil eines weiteren wichtigen Projektes zu werden: „Nordic Bicycle Cities II“ befasst sich mit der Förderung des Radfahrens auf Basis der Zusammenarbeit zwischen Nordeuropäischen Staaten. Das Projekt wird über das EU-Programm INTERREG IVA gefördert. Die Stadt wird im Rahmen des neuen Projektes an den laufenden Kampagnen weiterarbeiten, die im Lokalen Aktionsplan festgelegt wurden, um die Bevölkerung zu ermutigen, weniger Autos und mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel für den Arbeits- und Schulweg zu nutzen. Außerdem wird sie vom Erfahrungsaustausch und der Möglichkeit profitieren, neue Kampagnen mit anderen nordischen Städten zu entwickeln.

Schließlich werden auf Grundlage der erfolgreichen Zusammenarbeit im Active Travel Netzwerk die drei städtischen Ämter Skanderborgs weiterhin zusammenarbeiten – auch in diesem Anschlussprojekt. Sie bekommen sogar einen weiteren Partner hinzu: das städtische Amt für Kinder und Bildung.

Zitat

Hans Jørgen Bitsch, Berater des städtischen Gesundheitsamtes von Skanderborg: „Dänemark ist ein Land für Fahrradfahrer. Der Anteil der aktiven Fahrradfahrer sinkt jedoch. Nur Städte, die sich der Frage der aktiven Fortbewegung angenommen haben, weisen steigende Zahlen aktiver Fahrradfahrer auf. Die Arbeit an diesem Thema im Rahmen des URBACT-Projektes hat es ermöglicht, einen integrierten Ansatz zu entwickeln und eine Kooperation der städtischen Ämter anzuregen, die es so zuvor noch nie gegeben hat.“

Weitere Informationen zum Active Travel Netzwerk finden Sie auf der URBACT-Website unter: <http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/homepage/>

Übersetzung ins Deutsche: Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, Dez. 2013