



Verkehrswissenschaftliche Tage Dresden, 17.03.2016

Udo J. Becker

Nachhaltige Verkehrsentwicklung:
WAS müssen die Kommunen tun?
Vor allem: WIE müssen sie es tun?

Ergebnisse des ERA-Net Projektes Stepping Stones der EU

Lehrstuhl für Verkehrsökologie, www.verkehrsoekologie.de

Ausgangssituation

1. Verkehr ist toll – und verursacht Probleme
2. Flüssigerer und leichter Verkehr verschärft die Probleme, „Weiter so“ ist keine Option (mehr)
3. Auf dem flachen Land wird Mobilität schwieriger, in Städten konzentrieren sich die (Umwelt-) Probleme des Verkehrs
4. „Nachhaltige Entwicklung“ ist schwer begreifbar zu machen, aber als Oberziel wird es dominanter (EU-Kommission, Kommunen)
5. Es gibt viele Leitfäden darüber, WAS die Kommunen tun sollten. Und die Akteure in den Städten ahnen eigentlich auch, WAS eigentlich zu tun wäre und was eher nicht
6. Dennoch gibt es Städte, die mehr Erfolg haben, und solche, die weniger Erfolg haben. Wieso ist das so?
7. Lasst uns doch einfach einmal gemeinsam und international untersuchen, was erfolgreich war und was nicht ...



Das Vorhaben

Step By Step

ein Teilprojekt aus dem Stepping Stones Program:

Ziel:

Zu verstehen, warum manche Interventionen (Maßnahmen) die Verkehrsverhaltensmuster weniger un-nachhaltig machen und andere nicht

NL, SE, PL, UK, DE



IBDiM: Road and Bridge Research Institute (Poland)



Era-net Transport



 partner login

- [Home](#)
- [About](#)
- [Research Calls](#)
- [Results](#)
- [Cooperation](#)
- [News](#)
- [Links](#)

Welcome to Era-net Transport

What is ENT

Era-net Transport (ENT) has evolved since 2004 into a service platform for Programme Owners and Managers, providing the required framework for initiating and implementing transnational research and innovation funding collaborations.

Our mission

At Era-net Transport we work together on the basis of trust and we aim to benefit from each other's strong points. We proactively bring together different European research parties involved in transport industry. Our collaborative cross-border consortium brings together a range of knowledge and viewpoints to create a sustainable transport (r)evolution.

Find the contact
in your country



Join our network!

- » Facilitating international Transport Cooperation!
- » Newsletters
- » Register for our newsletter!

News

The latest from the world of Era-net Transport

Results Steppings Stones Conference Online!

During the Steppings Stones Final Conference in Krakow September 17th and 18th, transport

Quelle: <http://transport-era.net/>



Era-net Transport

Stepping Stones: Final Conference

Era-net Transport and the Research Consortia of: SHAPE-IT, Step-by-Step and GPS, in collaboration with The National Centre for Research and Development and Krakow University of Technology organised the final conference of Stepping Stones.

Stepping Stones: How to make Mobility Patterns More Sustainable 18th-19th September Krakow (Poland)

Recommendations

[Recommendations Step by Step \(doc, 40 kB\)](#) 

[Recommendations GPS \(docx, 4.1 MB\)](#) 

[Recommendations Shape-It \(docx, 44 kB\)](#) 

Presentations

[Presentation Step by Step \(ppt, 2.1 MB\)](#) 

[Presentation GPS \(pptx, 3.3 MB\)](#) 

[Presentation Shape-It \(pptx, 1.7 MB\)](#) 

[Presentation Policy Integration \(Shape-it\) \(pptx, 190 kB\)](#) 

[Presentation Era-net \(RWS\) \(ppt, 3.2 MB\)](#) 

[Presentation Polish National Centre for Research & Development \(ppt, 2.6 MB\)](#) 

[Presentation Munich \(Martin Schreiner\) \(ppt, 15 MB\)](#) 

[Presentation Recommendations Parking \(GPS\) \(pptx, 1.1 MB\)](#) 

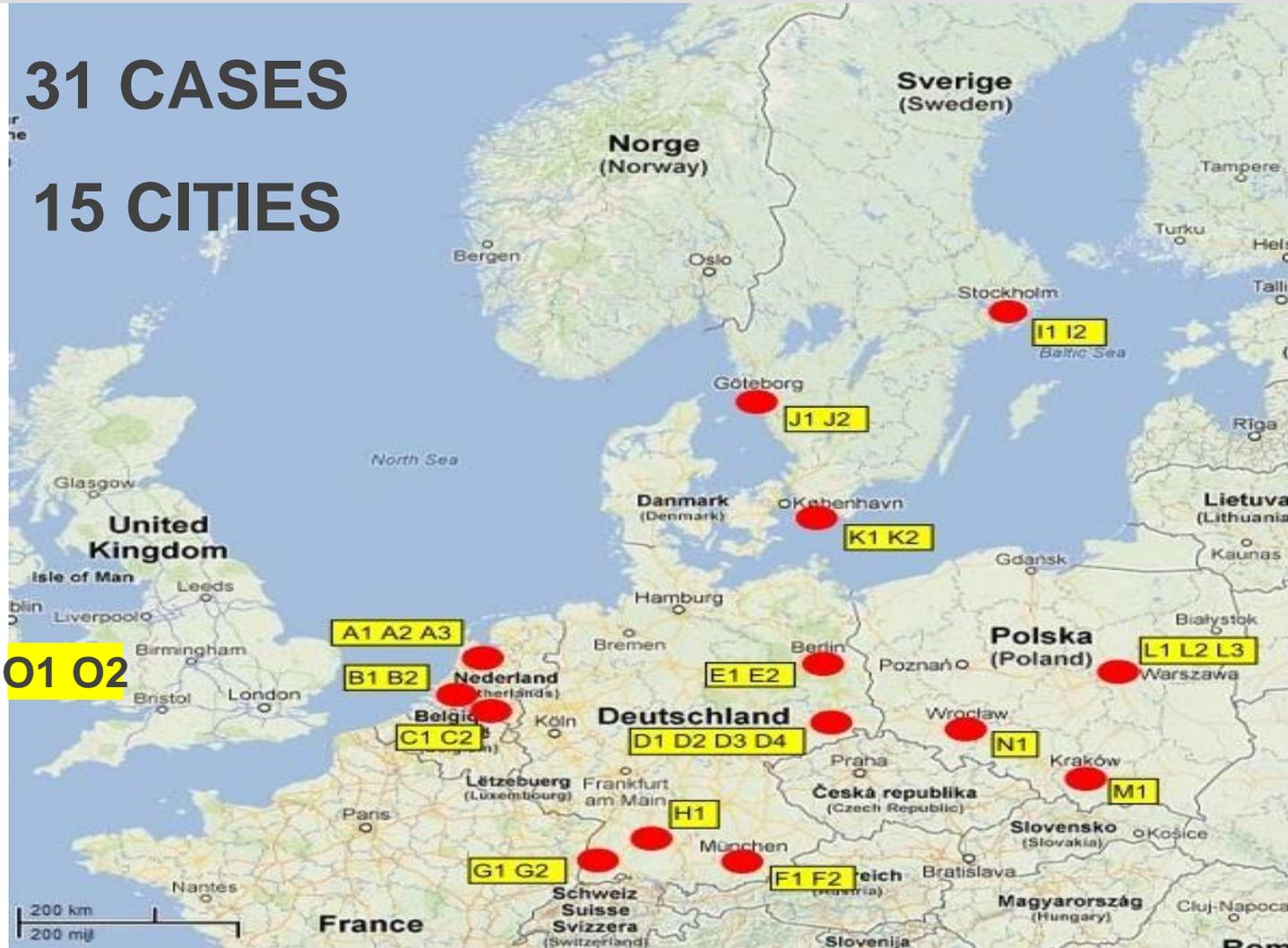
[Images European Mobility Week Cracow \(ppt, 5.6 MB\)](#) 

Quelle: <http://transport-era.net/>



ERA-Net Projekt Stepping Stones

31 CASES
15 CITIES



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Google Maps

ERA-Net Projekt Stepping Stones

31 Fallstudien
in 15 Städten

Metropolitan region	Case	Code	Country	Type of Intervention
Amsterdam	Car Sharing	A1	NL	Transport concept
	Amsterdam West	A2	NL	Attitude
	Westpoort	A3	NL	Transport concept
Rotterdam	Spitsscoren	B1	NL	Demand
	Mobility Management	B2	NL	Demand
Breda	Lifestyle	C1	NL	Attitude
	Positive Drive app	C2	NL	Attitude
Dresden	Job Ticket	D1	D	Demand
	Infineon	D2	D	Demand
	VEP2025+	D3	D	Transport concept
	Commuter network	D4	D	Transport concept
Berlin	Slow modes	E1	D	Transport concept
	Car sharing	E2	D	Transport concept
Munich	New residents	F1	D	Attitude
	Increasing bicycle use	F2	D	Transport concept
Freiburg	Eco friendly license	G1	D	Demand
	Car free living area	G2	D	Attitude
Tübingen	Mobility manager	H1	D	Demand
Stockholm	Congestion charges	I1	S	Demand
	LundaMaTs	I2	S	Demand
Gothenburg	Congestion charge	J1	S	Demand
	Free pass for commuters	J2	S	Demand
Malmö/Lund	No ridiculous car trips	K1	S	Attitude
	Lundalänken	K2	S	Transport concept
	LundaMaTs	K3	S	Transport concept
Warszaw	P+R	L1	PL	Transport concept
	Increasing bicycle use	L2	PL	Attitude
	Bus lanes	L3	PL	Transport concept
Cracow	City Bike	M1	PL	Transport concept
Wroclaw	Integrated Cycling Policy	N1	PL	Attitude
Manchester	Greener Journeys Behaviour Change Lab	O1	UK	Attitude
	Cycle Centre Proposals	O2	UK	Transport concept

Quelle: http://transport-era.net/publish/pages/101318/anl016kvw0171_03_definitiv.pdf



Metropolitan region	Case	Code	Country	Type of Intervention
Amsterdam	Car Sharing	A1	NL	Transport concept
	Amsterdam West	A2	NL	Attitude
	Westpoort	A3	NL	Transport concept
Rotterdam	Spitsscoren	B1	NL	Demand
	Mobility Management	B2	NL	Demand
Breda	Lifestyle	C1	NL	Attitude
	Positive Drive app	C2	NL	Attitude
Dresden	Job Ticket	D1	D	Demand
	Infineon	D2	D	Demand
	VEP2025+	D3	D	Transport concept
	Commuter network	D4	D	Transport concept
Berlin	Slow modes	E1	D	Transport concept
	Car sharing	E2	D	Transport concept
Munich	New residents	F1	D	Attitude
	Increasing bicycle use	F2	D	Transport concept
Freiburg	Eco friendly license	G1	D	Demand
	Car free living area	G2	D	Attitude
Tübingen	Mobility manager	H1	D	Demand
Stockholm	Congestion charges	I1	S	Demand
	LundaMaTs	I2	S	Demand
Gothenburg	Congestion charge	J1	S	Demand
	Free pass for commuters	J2	S	Demand
Malmö/Lund	No ridiculous car trips	K1	S	Attitude
	Lundalänken	K2	S	Transport concept
	LundaMaTs	K3	S	Transport concept
Warszaw	P+R	L1	PL	Transport concept
	Increasing bicycle use	L2	PL	Attitude
	Bus lanes	L3	PL	Transport concept
Cracow	City Bike	M1	PL	Transport concept
Wroclaw	Integrated Cycling Policy	N1	PL	Attitude
Manchester	Greener Journeys Behaviour Change Lab	O1	UK	Attitude
	Cycle Centre Proposals	O2	UK	Transport concept



Beispiele:

Amsterdam: CarSharing (bei 200 PKW/1000 EW)

Rotterdam: Spitsscoren: Fahrtrechte abkaufen

Dresden: VEP 2025+

Berlin: Radverkehrsförderung

München: Radlhauptstadt

Freiburg: Vauban

Tübingen: Firmen-Mobilitäts-Manager

Stockholm: CityMaut

Malmö: „Keine lächerlichen Fahrten“

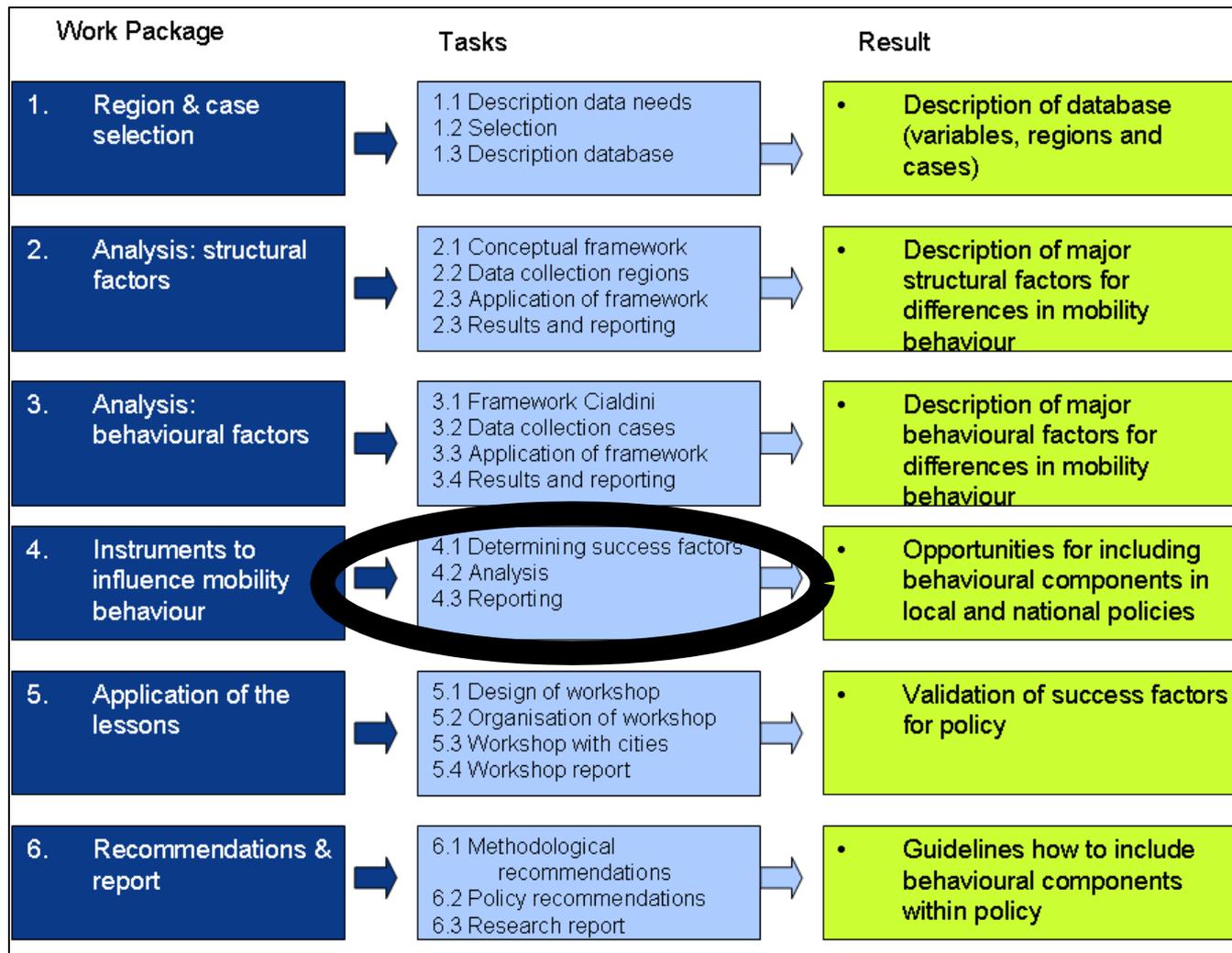
Warschau: Parkhäuser als P&R-Plätze

Breslau: Fahrradkonzept

(und 20 weitere Fallstudien)



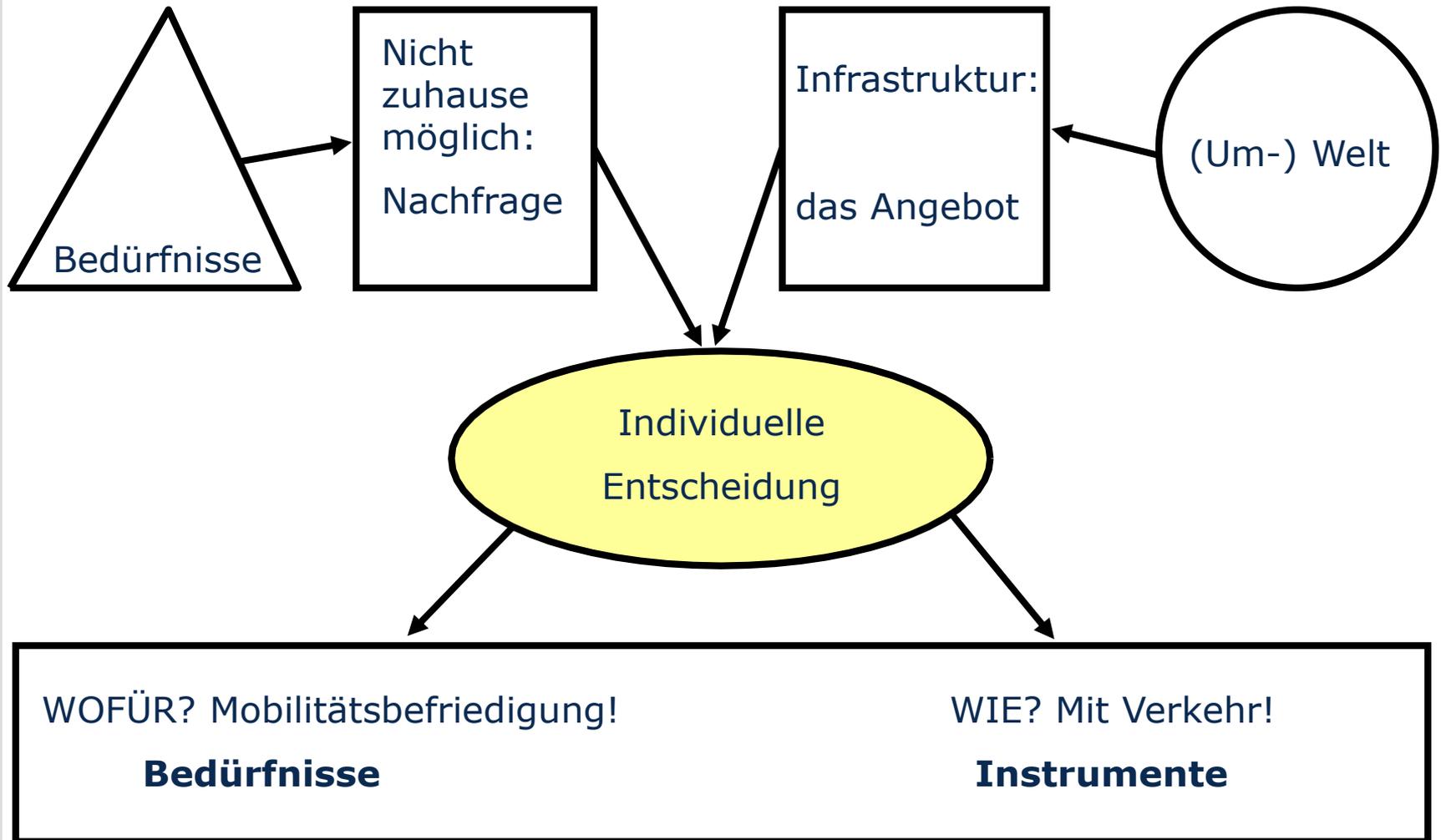
ERA-Net Projekt Stepping Stones



Quelle: http://transport-era.net/publish/pages/101318/anl016kvw0171_03_definitiv.pdf



Was sind eigentlich unsere Ziele?



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente

Mobilität: Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Verkehr: dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Und was wollen wir jetzt? Wünschen Sie sich mal was:

1. Bedürfnisse für alle sichern: Menschenrecht Mobilität
2. Mit wenig Aufwand, Geld, Lärm, CO₂: wenig Verkehr!

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr



Was soll das sein, „weniger un-nachhaltig“?

Brundtland-Definition für NE:

Nachhaltige Entwicklung (NE) ist eine Entwicklung,

1. die die Bedürfnisse der heute Lebenden befriedigt und
2. die es künftigen Generationen ermöglicht,
(dann) ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Im Verkehrswesen:

1. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen heute decken ...
2. aber mit weniger Risiken, Externalisierungen, Abgasen,
Flächen, Lärm, Ungerechtigkeit, Versauerung, CO₂, ...

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr

Quelle: Brundtland (1987)



Wie misst man „erfolgreich“?

- Kommt drauf an, wen man fragt
- Erfolg worin? Erfolg kann in mehrere Aspekte aufgeteilt werden: Wir hatten fünf Bereiche
 1. Prozessgestaltung
 2. Barrieren überwinden
 3. Monitoring und Evaluation
 4. Ziele erreicht?
 5. Prozess weitergeführt?
- Drei Abstufungen für Erfolg: 0 oder 1 oder 2 Punkte



Unsere fünf „Erfolgsfaktoren“

1. War der Prozess gut abgelaufen? Gab es:

- Problemidentifikation/ -benennung?
- eine Auswahl an Maßnahmen zur Problemlösung?
- eine klare Zielformulierung?
- "genug" Kommunikation mit Akteuren und Bevölkerung?

2. Barrieren:

- Die Barrieren waren da, konnten aber überwunden werden
- Maßnahme wurde angepasst, Barrieren wurden teilweise überwunden
- Nur kleine oder keine Barrieren, Maßnahme lief nach Plan

3. Wurden die Effekte evaluiert?

- Alle Effekte wurden nach Plan und Zielstellung evaluiert
- Einige Effekte wurden evaluiert
- Es wurde nicht evaluiert

4. Wurden die Ziele erreicht, waren die Wirkungen „groß“?

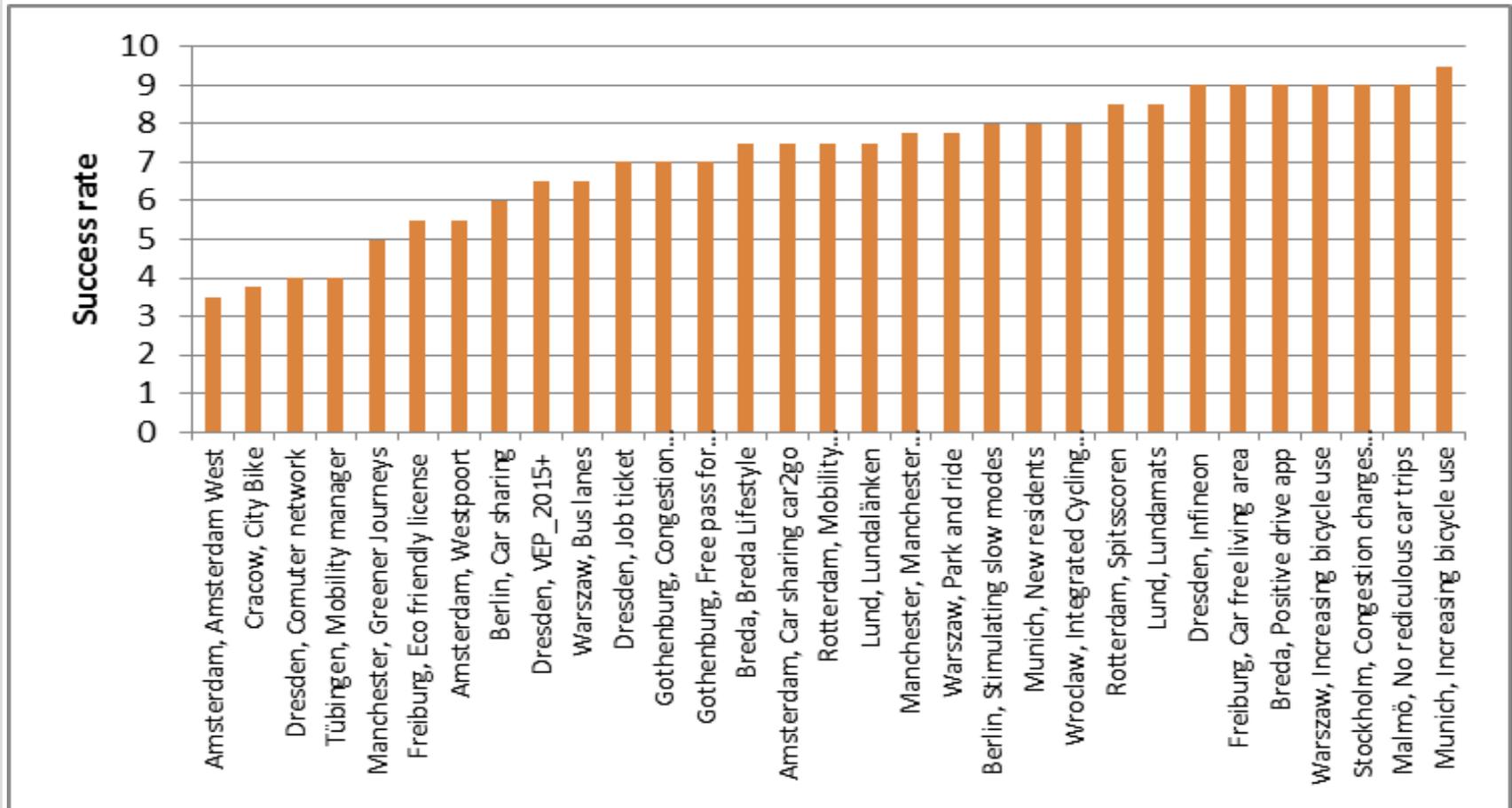
- Ja / zum Teil / nein

5. Wird die Arbeit fortgeführt?

- Ja / zu einem großen Teil / teilweise / nein



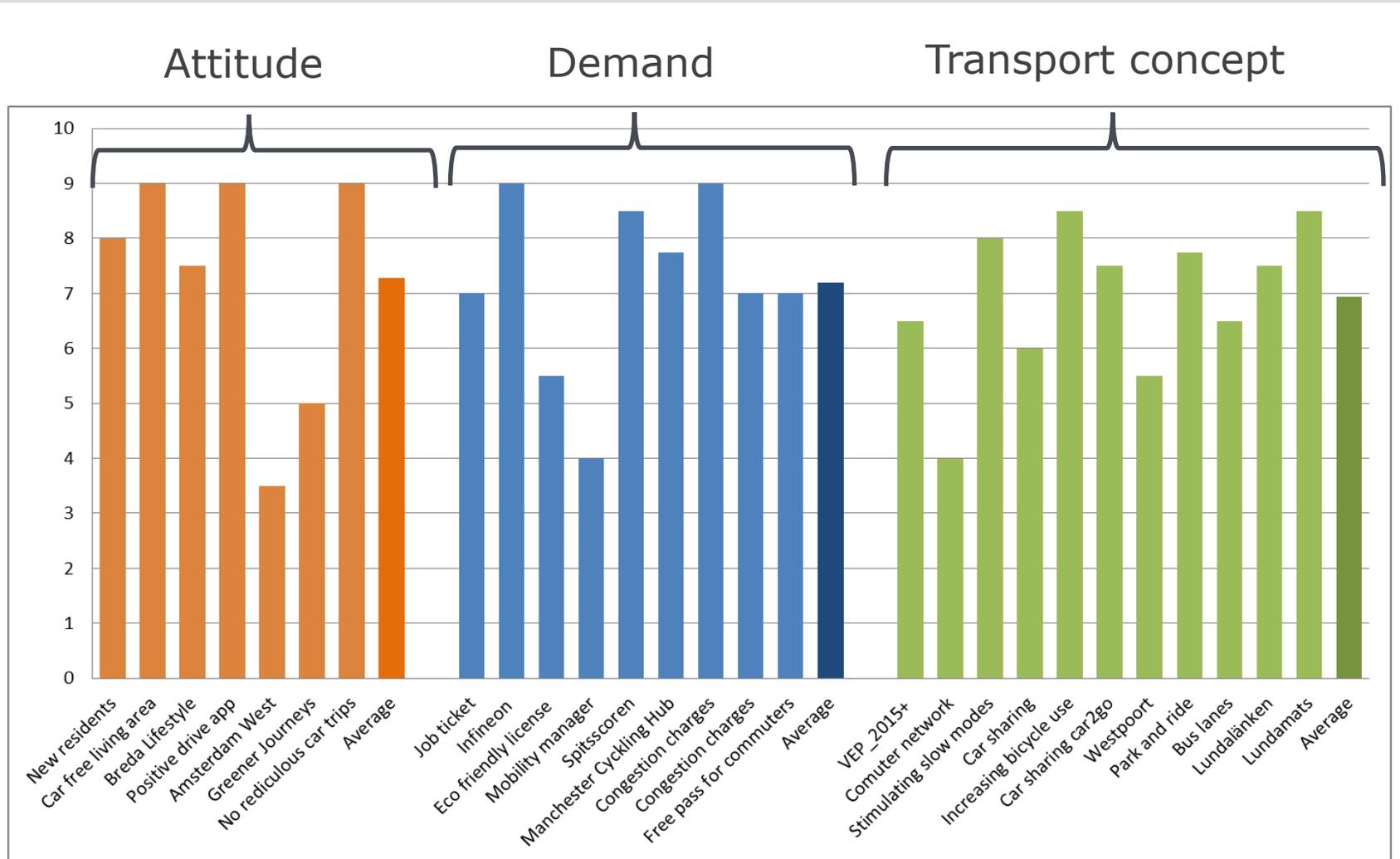
„Erfolg“ auf einer Skala von Null bis Zehn



Quelle: http://transport-era.net/publish/pages/101318/anl016kvw0171_03_definitiv.pdf



Egal welcher Maßnahmentyp: Man kann mehr oder weniger Erfolg haben!



Quelle: http://transport-era.net/publish/pages/101318/anl016kvw0171_03_definitiv.pdf



Ergebnis 1: Prozess-Orientierung

- Man braucht jemanden, der verantwortlich ist: "Spinne im Netz", am besten in der Verwaltung (nicht immer)
- Diese Person verfügte über ein großes Netz von Kontakten zu den Hauptakteuren und genießt Vertrauen
- Ein "positiver" Ansatz ist oft hilfreicher als ein "negativer": Es ist besser, etwas anzubieten oder attraktiver zu machen als mit Verboten, schlechtem Gewissen, Preiserhöhungen zu arbeiten
- Push&Pull - Pakete sind unverzichtbar



Ergebnis 2: Umsetzung

- Unverzichtbar: Klare Analyse von Problemen + Handlungsoptionen
- Passendes Gelegenheitsfenster, "window of opportunity":
 - EU- oder nationale Förderprogramme,
 - Aktuelle kommunale Diskussionen
 - Wenn gerade kein Fenster da: "Modellvorhaben"
 - Jedes Fenster ist anders
 - Ausnahmesituationen ("Woche der Mobilität") helfen
- Die Stadtverwaltung spielt – im guten oder im bösen – die Hauptrolle
 - Der Bürgermeister muss sich damit identifizieren
 - Wille und Möglichkeiten müssen zusammenkommen: Auftrag und Geld, Beschluss und Budget



Ergebnis 3: Monitoring&Evaluation sind essentiell

- a. M&E braucht man, um die Erfolge beweisen zu können
- b. M&E braucht man, um Misserfolge korrigieren zu können
- c. Mit M&E kann man andere Rahmenbedingungen erkennen
- d. M&E kann eine VEP-/ SUMP-Vorgehensweise etablieren
- e. M&E misst natürlich "Kosten" und "Umweltbelastung", kann aber den Fokus auch auf "Lebensqualität" lenken
- f. Raumnutzungsänderungen entscheiden immer: Einbauen!
- g. Für M&E schon anfangs die Zielgruppen klar definieren



Ergebnis 4: Ziele erreicht?

- Realistische Ziele: Verhaltensänderungen brauchen Zeit
- Bitte immer: Push & Pull Pakete!
- Jede Maßnahme kann mehr oder weniger erfolgreich sein
- Ökonomische Anreize wirken i. A. mehr
- Die Größe ist egal: Kleine Projekte können wirksam sein und große Projekte nicht, oder umgekehrt

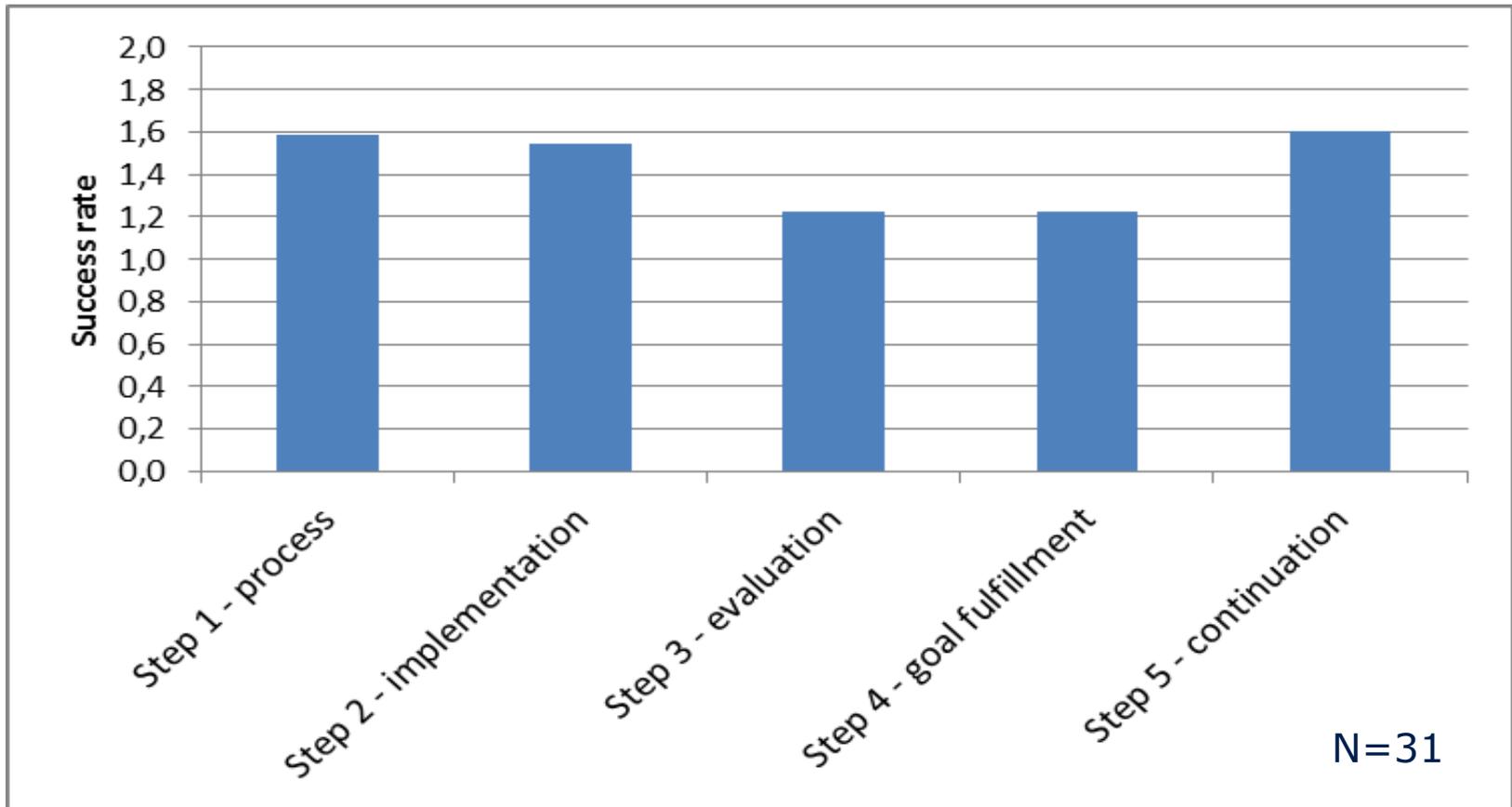


Ergebnis 5: Fortführung des Prozesses

- IMMER gibt es ein Leben nach dem Projekt
- Schon bei Projektbeginn über die Fortsetzung nachdenken
- Den Ansatz kontinuierlich verbessern und fortführen
- Jemand muss verantwortlich sein (siehe 1)



Oft fehlt M&E: Und man hat mehr/weniger Erfolg



Quelle: http://transport-era.net/publish/pages/101318/anl016kvw0171_03_definitiv.pdf



Fazit 1: WAS ist Erfolg?

Überraschung: Jede Stadt ist anders!

„Erfolg“ auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung hängt von der Ausgangslage in dieser Stadt/zu dieser Zeit ab

- „Erfolg“ in A kann „Misserfolg“ in B bedeuten
- „Erfolg“ heute kann „Misserfolg“ morgen bedeuten

„Erfolg“ kann nie ein für alle Mal definiert werden

- Wenn der Trend in die falsche Richtung läuft, dann ist „Verzögern und Blockieren“ erfolgreich
- Wenn die künftige Richtung unklar ist, dann ist das Aufzeigen einer „positiven Vision“ erfolgreich
- Wenn der Trend in die richtige Richtung läuft, dann ist „zurücklehnen“ schlecht, aber „beschleunigen“ erfolgreich



Fazit 2: WIE Prozess gestalten?

- Jede Stadt braucht einige überzeugte, vernetzte Leute
- Die brauchen politische Unterstützung und Freunde (Politik, Unternehmen, Presse, Unis, Verbände, NGO's ...)
- Die brauchen Macht/Verantwortung und ein Budget
- Diese Leute kennen die Situation am besten und sollen darüber reden, WAS in dieser Situation getan werden soll
- Die Entscheidung dieser Leute ist am besten für die Stadt

Wir halten fest:

- Denken Sie nicht so lange an das „WAS muss ich tun?“
- Denken Sie mehr an das „WIE muss ich es tun?“
- Denken Sie immer an die Weiterführung des Prozesses, an die nächste Runde im SUMP-Zyklus

Vielen Dank!