

Wettbewerb für Städte und Gemeinden 2014

Maßnahmen und Konzepte für eine nachhaltige Mobilität in Städten & Gemeinden

im Spannungsfeld von Ökologie, Ökonomie und sozialer Teilhabe

Veranstalter













WETTBEWERB FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN 2014

Worum geht es?

Ein gutes Mobilitätsmanagement kann entscheidend zur Lebensqualität und zum Wohlstand einer Stadt und ihrer Umlandgemeinden beitragen.

Zum nunmehr 17. Mal lobt der ADAC gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag einen Wettbewerb für Städte und Gemeinden aus. Der aktuelle Wettbewerb steht unter dem Motto "Maßnahmen und Konzepte für eine nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden".







Mobilität spielt eine wichtige Rolle für die Attraktivität und Wirtschaftskraft von Städten und Gemeinden. So kann gutes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement entscheidend zur Lebensqualität und zum Wohlstand einer Stadt und ihrer Umlandgemeinden beitragen. Negative Auswirkungen des Verkehrs, besonders Luftschadstoffe und Verkehrslärm, beeinträchtigen die Lebensqualität. Menschen wollen sich in ihren Kommunen aufhalten, sich in ihnen bewegen und mit anderen Menschen kommunizieren. Gleichzeitig nehmen die Ansprüche an die Mobilität stetig zu. Sie soll zuverlässig, bezahlbar, bedarfsgerecht und sicher sein. Für die Städte ergibt sich daraus die große Herausforderung, die genannten Zielkonflikte so zu lösen, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche ausgewogen miteinander in Einklang gebracht werden.

Mit dem 17. Wettbewerb richten sich der ADAC und seine Partner daher an Kommunen, die der nachhaltigen Gestaltung der Mobilität besondere Aufmerksamkeit widmen. Unter der Überschrift "Maßnahmen und Konzepte für eine nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden" wird dazu aufgerufen, entsprechende Ideen einzureichen.

Ziel ist es,

- nachhaltige Mobilität zum öffentlichen Thema zu machen,
- die Kommunen anzuregen, verstärkt über das Thema nachzudenken sowie
- gute Konzepte zu dokumentieren, zu fördern und zu honorieren.

Gesucht werden im Detail

- erfolgreiche, innovative und kosteneffiziente Maßnahmen und
- bewährte Lösungen aus der Praxis, die zur Nachahmung empfohlen werden können.





WETTBEWERB FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN 2014.

Hintergrund

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Dabei ist Mobilität kein Selbstzweck. Vielmehr ist sie Voraussetzung für die meisten Lebensbereiche wie Arbeit oder Ausbildung und Ausdruck heutigen Lebensgefühls. Das Verkehrsmittel "Nr. 1" in Deutschland ist und bleibt das Auto: Als Fahrer oder Mitfahrer legen die Bundesbürger laut "Mobilität in Deutschland" (MID 2008) genau 58 Prozent aller Wege und sogar 79 Prozent aller Kilometer mit einem Kraftfahrzeug zurück. Immerhin jeder vierte Weg wird zu Fuß bewältigt, dagegen nur jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Im Vergleich zur MID 2002 ist die Zahl der Wege im MIV konstant geblieben bzw. sogar leicht rückläufig (MIV-Mitfahrer), während die Wege im Radverkehr um 17%, im ÖPNV um 14% und im Fußverkehr um 6% angestiegen sind. Die Bedeutung dieser Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist im städtischen Kontext deutlich höher als in den übrigen Raumkategorien.

So beträgt der MIV-Anteil am Wegeaufkommen in den Kernstädten "nur" noch 49 Prozent, während der ÖPNV mit einem Anteil von 15 Prozent und der Fußverkehr mit einem Anteil von 27 Prozent relativ stark vertreten sind. Dieser Trend setzt sich nach allem was wir wissen fort.

Diese Zahlen belegen einerseits die weiterhin große Bedeutung des Autos als unverzichtbaren Bestandteil der täglichen Mobilität, andererseits zeigen sie auch die wachsende Rolle anderer Verkehrsmittel für unsere Mobilität. Nicht jeder verfügt über einen Pkw und nicht für jeden Zweck ist das Auto die beste Wahl. Gerade im städtischen Kontext gewinnen nicht motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel stetig an Bedeutung. Kurzstrecken werden vermehrt auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für mittlere Distanzen wird gerade das Fahrrad, auch durch den Einsatz von Elektroantrieben, zunehmend attraktiv. Weiter entfernte Ziele sind vielfach ebenso gut oder sogar schneller mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, vor allem dann, wenn sie in der Innenstadt liegen. Dagegen wird in ländlichen Regionen auch in Zukunft das Kraftfahrzeug, sei es das eigene Auto, sei es der Bus, das für

die Mobilität der Menschen dominierende Verkehrsmittel bleiben. Aber auch hier kann ein multimodales Angebot den Zugang zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen. Notwendig sind Lösungen, die aufzeigen, wie Verkehr gebündelt und das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel attraktiv gestaltet werden kann. Wenn der Pendler nicht weiß, wo er sein Auto unterbringen kann, wird er nicht auf Bus, Bahn oder Leihfahrrad umsteigen.

Aber unsere Mobilität hat auch Schattenseiten. Besonders deutlich zeigen sich die Nachteile des Verkehrs in Ballungsräumen. Dazu gehören insbesondere Abgase, Lärm, Stau und Verspätungen sowie lange Umsteigezeiten oder die Zerschneidung von Lebensräumen. Zudem verhalten sich die Menschen situationsabhängig oft sehr unterschiedlich: So legen sie etwa als Anwohner besonderen Wert auf Verkehrsberuhigung und Wohnqualität, gleichzeitig treten sie als Autofahrer oder ÖPNV-Nutzer für schnelles Fortkommen ein. Die große Herausforderung für die Städte und Gemeinden besteht deshalb darin, diese widerstreitenden Interessen miteinander zu vereinen.









Bewertungskriterien der Jury

Eine Jury aus Verkehrswissenschaftlern und -planern sowie aus Vertretern der Kommunen und den veranstaltenden Institutionen bewertet die Einsendungen. Zu jedem der Aktionsfelder werden Preisträger ermittelt, die am Ende des Wettbewerbes im Rahmen einer Fachveranstaltung ausgezeichnet werden.

In drei Aktionsfeldern werden Maßnahmen und Konzepte gesucht, die sich in der Praxis bewährt haben. Ein weiteres Aktionsfeld ist für Ideen, Maßnahmen und Konzepte vorgesehen, die vorbereitet, aber noch nicht umgesetzt sind.

Ansätze, die mehrere Aktionsfelder miteinander verknüpfen, sind besonders wünschenswert.



Folgende Bewertungskriterien werden zu Grunde gelegt:

- Innovationsgrad: Unterscheidet sich die Maßnahme vom Althergebrachten (z.B. wurden neue Handlungsmuster bei den Verkehrsteilnehmern ausgelöst)?
- Übertragbarkeit: Können auch andere Städte und Gemeinden von der Maßnahme profitieren?
- Wirksamkeit: Kann man feststellen, dass die Maßnahme etwas gebracht hat (z.B. mehr Fahrgäste/ veränderter Modal-Split)?
- Kosten-Nutzen-Relation: Stehen finanzieller und politischer Aufwand in einem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen?
- Finanzierbarkeit: Wer trägt die Kosten/ hat die Kosten getragen (z.B. waren eventuelle Fördermittel allgemein zugänglich oder nur ausnahmsweise vorhanden)?
- Akzeptanz: Konnte schlussendlich Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern hergestellt werden (z.B. durch Beteiligung der Betroffenen)?

Die Aktionsfelder

Die Herausforderungen der Mobilität müssen intelligent gelöst werden. Die Gestaltung des Verkehrs ist eine Aufgabe, die verschiedene Aspekte berücksichtigen muss, wie z.B. die Bevölkerungsdichte und Raumstruktur. Daraus ergeben sich vielfältige Anforderungen an Nachhaltigkeit von Verkehrssystemen, die sicher, umweltfreundlich, bedarfsgerecht und

bezahlbar gestaltet sein müssen. Dabei stehen diese vier Teilaspekte gleichberechtigt nebeneinander. In diesem Sinne müssen verkehrspolitische Maßnahmen so ausgerichtet sein, dass Verkehrsmittel intelligent vernetzt und ihre jeweiligen Stärken herausgestellt werden, so dass Mobilität als ein wesentliches Stück Lebensqualität gesichert wird. Dieses Ziel sollte nicht durch

einseitige Restriktionen eines Verkehrsträgers erreicht werden, sondern durch attraktive Angebote, bessere Kommunikation und Informationen über Alternativen, die eine Verhaltensänderung anregen. Im Rahmen des 17. Wettbewerbs für Städte und Gemeinden suchen die Veranstalter daher Lösungen mit Beispielcharakter zu den folgenden Aktionsfeldern:

Aktionsfeld 1

Mobilität in der Nachbarschaft

Die Mobilität im Quartier oder in die Nachbarschaft findet zum großen Teil fußläufig oder mit dem Fahrrad statt. Da meist nur kurze Entfernungen zurückgelegt werden, spricht man auch von Nahmobilität. In erster Linie bezieht sie sich auf Einkaufs-, Freizeit- und Schulwege, kann in begrenztem Umfang aber auch auf den Berufsverkehr bezogen sein. Letztendlich spielt aber auch die Fortbewegung mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle für die kleinräumige Erreichbarkeit im Quartier, insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit einer wachsenden Zahl an Menschen mit Gehbehinderungen und sonstigen Mobilitätseinschränkungen. Nahmobiltät darf nicht auf die verkehrlichen Aspekte reduziert werden, sondern muss auch mit Fragen des Städtebaus, der Grünflächengestaltung und der Ausstattung der Quartiere mit Versorgungseinrichtungen einhergehen.

Beispiele:

 Parkraumkonzepte die dazu beitragen, den knappen Parkraum gerecht und effektiv zu nutzen und Parksuchverkehr verringern.

- Automatische Parksysteme und Quartiersgaragen, die es Bewohnern hochverdichteter Wohnviertel ermöglichen, ein Auto in Wohnortnähe abzustellen.
- Konzepte zur Barrierefreiheit, um Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen.
- Innovative Fahrradverleihsysteme, die den ÖPNV durch haltestellennahe Stationen und gegenseitige Preisnachlässe ergänzen.
- Fahrradabstellkonzepte, um das geordnete Abstellen von Fahrrädern in stark frequentierten Fußgängerbereichen oder an intermodalen Umsteigepunkten zu gestatten.
- Kommunikationsstrategien und Beteiligungsverfahren, um Bewusstsein für Nahmobilität zu bilden.
- Lebenswerte Straßen- und Platzentwürfe, die das harmonische Miteinander der Verkehrsteilnehmer fördern und die Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Quartierskonzepte, die auf eine Nutzungsverdichtung und -mischung abzielen, um kürzere Wege zwischen Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstätten zu ermöglichen und damit zum zu Fuß gehen einladen.

Aktionsfeld 2

Mobilität in der Stadt

Mobilität ist unverzichtbarer Teil des städtischen Lebens. Privat- und Wirtschaftsverkehr tragen aber auch erheblich zu Beeinträchtigungen der Bürger bei. Die Kommunen stehen damit vor der Herausforderung, bei der Gestaltung der Mobilität einerseits den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, andererseits aber eine möglichst umweltfreundliche, effiziente und nachhaltige Umsetzung zu unterstützen.

Das Aktionsfeld sucht innovative und praxisgerechte Lösungsansätze, welche die notwendige städtische Mobilität – beim Personen- wie beim Güterverkehr – nachhaltiger machen.

Beispiele:

■ Güterverkehrsmaßnahmen und -konzepte, welche den Lieferverkehr für die Geschäfte und Bürger der Stadt mit weniger Fahrten und besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen gewährleisten.

- Optimierung der kommunalen Flotten und Fahrzeugparks, indem z.B. alternative Antriebe eingeführt oder neue Konzepte zur Mehrfachnutzung verfügbar gemacht werden.
- Innovative Nahverkehrskonzepte für die Stadt, die beispielsweise das Stadtgebiet flexibel bedienen, neue Bezahlsysteme einführen und auf bestimmte Zielgruppen zugeschnittene Angebote ermöglichen.
- Intelligentes Verkehrsmanagement, das z.B. mit optimierter Verkehrssteuerung oder besserer Steuerung von Lichtsignalanlagen einen flüssigeren Verkehr mit weniger Verbrauch und Emissionen erreicht.
- Mobilitätsmanagement, das die Bürger aus gewohnten und eingeschliffenen, aber gegebenenfalls suboptimalen Mobilitätsmustern befreit.
- Radverkehrskonzepte, die Routenführung, Bau und die Vermeidung von Konflikten flächenhaft berücksichtigen. Serviceangebote, die die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel steigern.

Aktionsfeld 3 Mobilität zwischen Stadt und Umland

Eine große Herausforderung stellt die in der Regel starke Verflechtung der Städte in Deutschland mit ihrem Umland dar. Aber nicht nur die Städte und Gemeinden des Umlandes sind von ihrem Zentrum abhängig, auch die Städte - unabhängig von ihrer Größe - sind auf die Kaufkraft der Menschen aus dem Umland und die täglich einpendelnden Arbeitskräfte angewiesen.

Eine Herausforderung für Verkehrsplaner besteht darin, diese Abhängigkeiten zu erfassen und in Gesamtkonzepte für bessere Mobilität einzubinden.

Vernetztes Denken zwischen einer Stadt und den benachbarten Gemeinden darf nicht zuerst eine Frage der Finanzierungsverantwortung sein. Im Vordergrund müssen pragmatische Lösungen zum Ausgleich der unterschiedlichen Interessen stehen.

Beispiele:

- Intermodale Verkehrskonzepte, die die räumliche Entfernung zwischen Arbeits- und Wohnorten zuverlässig und attraktiv überwinden helfen.
- Koordinierte Verkehrs- und Siedlungsplanung, die nicht an der eigenen Gemeindegrenze endet, sondern die Belange der Pendler wie Anwohner "grenzüberschreitend" berücksichtigt, zum Beispiel im Rahmen der Planungsprozesse von Gewerbe-, Ausbildungs-, Freizeit und Wohnstandorten.
- Intelligentes Verkehrsmanagement im Sinne einer Verknüpfung von städtischer und regionaler Verkehrssteuerung.
- Regionales Mobilitätsmanagement, das hilft, Fahrten von Tür zu Tür unter Berücksichtigung von Fahrzeit, Preis und Umweltfreundlichkeit zu planen. Konzepte, die erlauben, mittels einer "Mobilitätskarte" alle Verkehrsmittel zu nutzen.





Aktionsfeld 4

Maßnahmen und Projekte, die zwar noch nicht umgesetzt sind, aber deren Planung bereits abgeschlossen ist, sollen ebenfalls im Rahmen des aktuellen Städtewettbewerbs angemessen berücksichtigt werden. Voraussetzung ist – neben einer Darstellung der bereits

erfolgten Konzeption und der Benennung eines voraussichtlichen Umsetzungstermins - dass die Lösung eine sichere, umweltfreundliche, bedarfsgerechte und bezahlbare Mobilität ermöglicht. Die für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen notwendigen Parameter sowie die erwarteten Effekte sind in der Bewerbung darzustellen.

Mit Aktionsfeld 4 wird ein Sonderpreis für noch nicht umgesetzte Maßnahmen und Konzepte ausgelobt.





Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt im Sinne einer Bewerbung sind nur Städte und Gemeinden. Das schließt nicht aus, dass Projekte, die in Kooperation von Kommunen mit Unternehmen oder Vereinen entstanden oder umgesetzt worden sind, ebenfalls vorgeschlagen werden können.

Bei der Bewerbung sollte Qualität Vorrang vor Quantität haben. Bitte wählen Sie eine prägnante und kompakte Darstellungsform.

Folgende Dokumentationsformen sind für Ihre Konzepte denkbar:

- Fotos und graphische Darstellungen
- Kommunikationsmaßnahmen: Flyer, Medienberichte, Veröffentlichungen
- Darstellung von Vorher-Nachher-Situationen
- Planungsunterlagen

Bitte verwenden Sie bei Ihrer Bewerbung grundsätzlich das Kenndatenblatt (siehe nächste Seite). Ihre Unterlagen sollten in digitaler Form unter Angabe des Aktionsfeldes (1-4) eingereicht werden. In Ausnahmefällen können sie auch in Papierform zusammengestellt sein. Bei Bewerbungen auf mehrere Aktionsfelder ist dies klar zu kennzeichnen.

Diese Ausschreibungsunterlagen stehen ebenfalls zum Download bereit:

ADAC e.V.: www.adac.de/stwb

Deutscher Städtetag: www.staedtetag.de

Deutscher Städte- und Gemeindebund: www.dstgb.de
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.: www.dvr.de

Deutscher Industrie- und Handelskammertag: www.dihk.de

Senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen bitte bis zum 30. Juni 2014 an:

Kontakt Email Telefon

Wolfgang Kugele staedtewettbewerb@adac.de (089) 7676 - 2130



Kenndatenblatt

Angaben zur Stadt/Gen	neinde
Stadt/Gemeinde/Region	
Einwohnerzahl:	
Angaben zum Ansprech	partner für den Wettbewerb
Dienststelle:	
Name, Vorname:	
Straße:	
Postleitzahl, Ort:	
Telefon:	
Fax:	
E-Mail:	
A I	
Angaben zum Projekt	
Projektname:	
Aktionsfeld:	
Ziele:	
Zeitraum:	
Kosten:	
Kurzbeschreibung:	
	•

