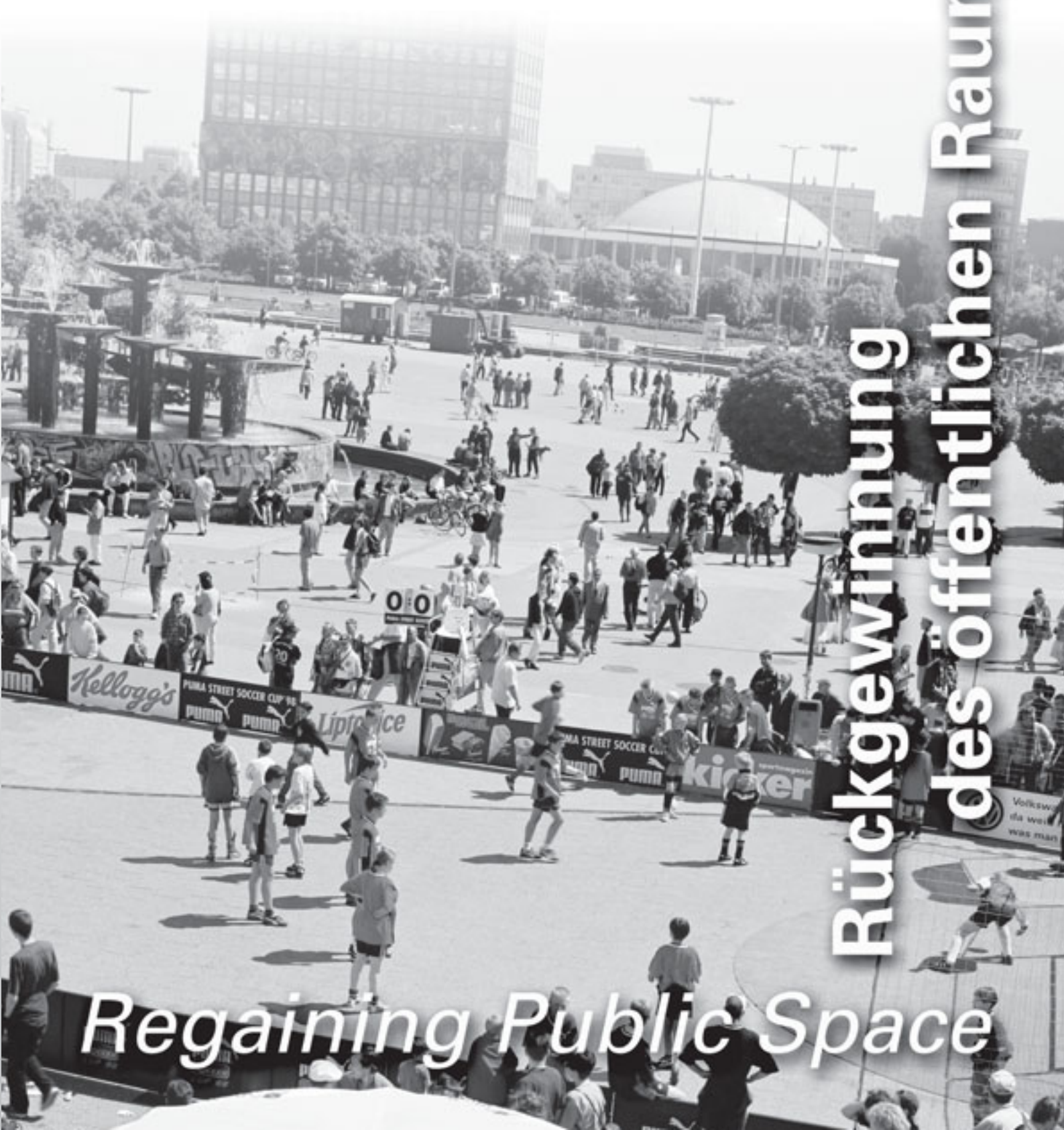


News



Letter

BEST PRACTICES IN URBAN ENVIRONMENTAL TECHNOLOGIES



**Rückgewinnung
des öffentlichen Raumes**

Regaining Public Space

INTRODUCTION	Rückgewinnung des öffentlichen Raumes– Regaining Public Space	3
THEMA	Europäische Verkehrspolitik – European Traffic Policies	5
BEST PRACTICE 1998	Private Mittel für die Allgemeinheit – Private Funds for Public Convenience	6
	The Redevelopment of C.G. Road: Innovative Design and Finance, India	
GOOD PRACTICE 1998	Raum für alle – Space for Everyone	8
	Integrated Parking Space Management in Vienna	
GOOD PRACTICE 2002	Widerstand in Kooperation umwandeln – Turning Resistance into Cooperation	10
	The Sustainable Transport Modes Strategy In Donostia-San Sebastián, Spain	
	Ausbildung mit praktischem Nutzen – Training with a practical purpose	12
	Preservation of Environmental and Cultural Resources in Bari, Italy	
	Öffentlicher Verkehr: rentabel und effizient – Public Transport: Economic and Efficient	14
	Bus Stock Restoration, Poland	
THEMA	50-Orte-Programm– 50-Square-Programme	16
	Autofreier Tag, Mobilitätswoche – Car-free Day, Mobility Week	16
	London Congestion Charge	17
	Reclaim the streets	17
INTERVIEW	URBAN 21: Deklaration Intelligente Mobilität – Entwicklungen seit 2000	18
	Declaration Intelligent Mobility – developments since 2000	
THEMA	Stadt Wien: Masterplan Verkehr 2003 – City of Vienna: Traffic Master Plan 2003	22
	Gehzeuge – Walking Tools	23
NEWS FLASHES	PRESUD: Peer-Reviews zum Thema nachhaltige Entwicklung in europäischen Städten	23
	Peer Reviews for European Sustainable Development	
	Cities & Markets – Shifts in Urban Development, IFHP 47th World Congress	
	von 5.-8.10.2003 im Wiener Rathaus – Vienna City Hall, Oct. 5-8, 2003	24
SERVICE	Bücher – Books	25
	Internetadressen – Related Internet Sites	26
	Termine – Calendar	27
NEWS FLASH	Datenhighway unter der Strasse – Underground Data Highway	27



City of Vienna



An Initiative of
the City of Vienna
and UN-HABITAT

IMPRESSUM:

UN-Habitat Best Practices Hub – Wien
Zukunfts.Station
Viktorgasse 22, 1040 Vienna, Austria
Tel.: ++43 1 5038 950, Fax: ++43 1 5055 3114
E-Mail: zukunfts.station@adis.at
Web: <http://www.bestpractices.at>
Herausgeber: Best Practices Hub – Wien
Erscheinungsort: Wien
Redaktion: Ariane Müller (v.i.S.d.P.),
Bettina Müller, Gertraude Werner
Übersetzung: Verena Tomasik
Grafik & Pre-Press: Max Schinko
Druck: Agens Werk, Wien
Erscheinungsweise: vierteljährlich
Titelbild: © Katja Eydel
Hergestellt im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien,
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Beiträge in dieser Ausgabe:

TAR Ing. Alfred Theuermann, Stadt Wien,
Magistratsdirektion-Baudirektion, Austria
Ing. Carmelo Torre, Politecnico di Bari, Italy
Josu Benaito, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, Spain
Dr. Bimal H. Patel, HCP Design and Project Management Paritosh,
Ahmedabad, India
Andrzej Abramowicz, MPK Municipal Bus Company, Zdunska Wola, Poland
Dr. Friedemann Kunst, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Berlin, Germany
Dr. Richárd Ongjerth, Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ Kht.,
Budapest, Hungary
Dir. Ph.Dr. Milan Turba, Director for Strategic Planning, Praha, Czech Republic
OBR DI Alfred Dorner, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung, Austria
Mag. Stjepan Kelcec-Suhovec, Grdski Zavod Za Planiranje, Zagreb, Croatia
Fa. Wien Kanal Abwassertechnologien GesmbH & Co KG, Austria

Der Newsletter Best Practices in Urban Environmental Technologies ist das Informations- und Diskussionsorgan des Best Practices Hub - Wien und eine Plattform für das Best Practices and Local Leadership Programm der UN-Habitat. Mit dieser Zeitschrift sollen das Wissen um innovative Projekte und Programme, die weltweit von Städten zur Umsetzung der Habitat Agenda und der Lokalen Agenda 21 gemacht werden, erweitert und Kooperationen gefördert werden.

Das Best Practices Hub - Wien ist eine gemeinsame Initiative der Stadt Wien, Magistratsdirektion-Baudirektion, Gruppe Planung, der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, der Geschäftsgruppe Umwelt, der Magistratsabteilung 50 – Wohnbauförderung, Wohnhaussanierung, Wohnungsverbesserung und Aufsicht über die gemeinnützigen Bauvereinigungen, der WKA – WienKanal Abwassertechnologien GesmbH & Co KG, des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) und UN-Habitat.

The Newsletter Best Practices in Urban Environmental Technologies is the forum for information and discussion of the Best Practices Hub - Vienna and serves as a platform for the Best Practices Programme of UN-Habitat. This newsletter shall further the use of the knowledge and experience gained in various programmes and initiatives worldwide, collected as Best Practices by UN-Habitat.

The Best Practices Hub - Vienna is a joint initiative of the City of Vienna, Municipal Directorate – City Planners Office, Planning Group, Municipal Department 18 – Urban Development and Planning, City Councillor Department for Environment of Vienna, Municipal Department 50 - Housing Promotion, Housing Rehabilitation and Improvement, Supervision of Non-profit Building Associations, WKA – WienKanal Abwassertechnologien GesmbH & Co KG, Vienna Business Agency and UN-Habitat.

RÜCKGEWINNUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

REGAINING PUBLIC SPACE

Der Wiedergewinnung des öffentlichen Raums ging in den verdichteten europäischen Städten zunächst ein schleichender Verlust des öffentlichen Aufenthaltsraums voraus. Dieser Verlust war vor allem ein Effekt des motorisierten Individualverkehrs. Auch nachdem die Planungen für die autogerechte Stadt mit innerstädtischen Hochleistungsstraßen sensibleren Verkehrs- und Stadtvorstellungen gewichen waren, war es das Auto, und hier vor allem dessen Stellplatzbedarf, der innerstädtische Plätze und Straßenzüge von Aufenthaltsräumen in Parkplätze umfunktionierte. Für Kinder wurde der öffentliche Raum der Straße zu einer immanenten Gefahr. Nicht nur der tatsächliche Mangel an Orten, auch der Lärm und die Emissionsbelastung, die vom PKW ausgehen, trugen zum Attraktivitätsverlust des Öffentlichen bei. Der Wunsch nach Erholung und Bewegung trieb die Stadtbewohner ins Umland, und auch dafür benutzten sie das Auto.



Public space – people's outdoor living space – in Europe's densely populated cities had to gradually disappear before anyone thought to recover the losses made. Many of these losses had been due to an increase in private passenger car traffic. Scrapping plans for car-oriented cities with high-performance roads in favour of sensitive traffic and urban planning did not have the desired effect either, as cars and the parking space they needed still determined that squares and streets be utilised as parking versus living space. Public streets became a source of immanent danger for children.

It was not just the lack of actual space, but the noise and the emissions caused by private cars which added their share towards making public areas less attractive. People went to the nearby countryside in search of recreation and they did so by car.

Im Rahmen der Aktivitäten, die die Stadt Wien gemeinsam mit UN-HABITAT zur Umsetzung der Habitat Agenda verfolgt, wurde im Jahr 2000 in Berlin auf der Stadtplanerkonferenz URBAN 21 ein Symposium abgehalten, das dem Thema der intelligenten Mobilität gewidmet war. Die dort präsentierten Ergebnisse wurden mit den Verkehrsplanern der mitteleuropäischen Hauptstädte in einer Reihe von Workshops erarbeitet. Dabei zeigte sich unter anderem, in welchem Ausmaß der innerstädtische Parkplatz zu einem wertvollen Gut geworden war, das dennoch viele Autobesitzer als garantiertes Recht beanspruchten. Die Stadt Prag zum Beispiel zeigt bei einem überdurchschnittlichen Autobesitz pro Tausend Einwohner erstaunlich wenig Fahrten pro Tag. Dies ließ sich unter anderem damit begründen, dass der drohende Verlust des Parkplatzes durch das Fahren mit dem Auto die Menschen veranlasste, eher ihren Parkplatz als ihr Auto zu benutzen. (Die Ergebnisse des Workshops sind unter <http://www.bestpractices.at> abrufbar.)

The City of Vienna has been working in cooperation with UN-HABITAT to implement the Habitat Agenda. One of its many activities was to organise a symposium at the urban planning conference URBAN 21 in Berlin in 2000, focusing on intelligent mobility. Several workshops were held with the participation of traffic planners from Central European capitals. The results revealed, amongst others, how precious parking space had become in central urban areas and how at the same time many car owners still believe they have a rightful claim to it.

In Prague, for example, the number of car owners per one thousand inhabitants is well above average, while remarkably few people use their car on a daily basis. This is due in part to the fact that people would rather occupy a parking space than use their car and lose their space. (For results of the workshop see <http://www.bestpractices.at>).

Viele Städte haben in unterschiedlicher Form deshalb zunächst Parkplatzmanagementsysteme eingeführt. Wir stellen in diesem Newsletter das Wiener Parkraummanagement kurz vor. Es ist für Wien insofern ein Ausnahmefall, als es eine reine regulative Maßnahme darstellt, von den Verkehrsplanern als Steuerungsinstrument durchgeführt wurde, und Moderationsverfahren erst danach stattfanden. Eine Ausnahme insofern als seit dem Wiener Verkehrskonzept von 1994 Verkehrsmaßnahmen in Wien partizipativ durchgeführt werden, unter Beteiligung aller Interessensvertreter.

Many cities, therefore, decided to introduce parking space management as a first remedy. The current newsletter cites Vienna as an example. Parking space management was the exception for Vienna, as it proposed a regulatory measure implemented by traffic planners as a control instrument, and was toned down only later with the benefit of hindsight. That is an exception inasmuch as with the 1994 Vienna traffic concept, not a single traffic measure in Vienna ought to be developed without the participation of all stakeholders.

Das zeigt aber, wie heikel die Verkehrsplanung großer Städte ist. Die Gegner von regulativen Maßnahmen gegen den privaten Gebrauch des PKWs haben eine laute Lobby, die Gewinner bei Verkehrsberuhigungen oft nur eine leise Stimme. Der Wiener amtsführende Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr, DI Rudolf Schicker hat in einer Rede auf dem Kongress „Cities and Markets“ der International Federation for Housing and Planning im September 2003 auf die Bedeutung

This also goes to show what a delicate matter traffic planning has become for big cities. Opponents of regulatory measures against the use of private cars usually have a strong lobby behind them, and those who would gain from traffic calming measures often go unheard.

DI Rudolf Schicker, executive city councillor for urban development, traffic and transport in Vienna, in his address to the International Federation for Housing and Planning congress „Cities and Markets“, held in September 2003, spoke

des öffentlichen Raums in der Stadt verwiesen. Wir geben hier eine kurze Zusammenfassung seiner Rede:

Zunächst schilderte Schicker die aktuelle Lage: Wien hat derzeit 523 Autos pro 1.000 Einwohner, das bedeutet ein Auto pro 1,9 Einwohner, und doch ist die Stadt österreichweit das Bundesland mit der niedrigsten Autodichte. Jährlich nimmt die Autozahl um 10.000 Fahrzeuge zu. Eine wichtige Gegenmaßnahme der letzten Jahre war, dem öffentlichen Verkehr den Vorrang zu geben. Wien liegt bei einem Modal Split von 35% für den motorisierten Individualverkehr gemeinsam mit Zürich an der Spitze.

Ein weiterer Schritt ist die Befreiung des öffentlichen Raums von parkenden Autos. Durch die Parkraumbewirtschaftung, deren Ziel die Einführung der Kostenwahrheit für die Flächenutzung in der Innenstadt darstellt, konnte die Zahl der Fahrten durch die Innenstadt signifikant reduziert werden. Das so eingenommene Geld ist für die Bereitstellung von Garagen zweckwidmet. Dadurch wird Raum z.B. für die Einhaltung einer Gehsteigbreite von zwei Metern auf allen entsprechenden Straßen geschaffen. Die Gemeinde ist derzeit dabei, dies zu implementieren.

Größere Plätze konnten als Fußgängerzonen auch wirtschaftlich erfolgreich genutzt werden. Dies wirft ein gewisses Problem auf: die Gestaltung sollte sich nicht ausschließlich am (einflussreichen) wirtschaftlichen Nutzen orientieren. Das brächte eine Reprivatisierung des öffentlichen Raumes. Deswegen werden manche Räume bewusst als reine Freifläche für variable Nutzung eingerichtet. Fünfzig Plätze/Orte in Wien werden im Rahmen des 50-Orte-Programmes – Attraktivierung des öffentlichen Raumes in Partizipation mit den Anrainern („Grätzel“) geplant, und z.B. auch gezielt für die Nutzung durch Jugendliche oder Randgruppen konzipiert.

Als weiteres Beispiel zitierte Schicker den Rathauspark, in dem im Sommer gratis zugänglich Filme gezeigt werden und die Wiener Gastronomie unter freiem Himmel Spezialitäten präsentiert, während im Winter für die Wiener Bevölkerung ein Eislaufplatz angelegt wird.

Der vorliegende Newsletter zum Thema der Wiedergewinnung des öffentlichen Raums soll die Breite zeigen, die dieses Thema hat. Wir haben deshalb Good und Best Practices der Habitat Datenbank ausgewählt, die diese Breite zeigen. Öffentliche Orte, das ist sowohl der Naherholungsbereich der Großstadt, der durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar ist. (Unter dem Stichwort Donauinsel und Grüngürtel Wien finden Sie auf der Internetseite zwei Beispiele wie dieser Naherholungsbereich geschützt oder angelegt werden kann). Oft sind es hier massive Proteste der Bürger, die als Benützer auf das Schützenswerte stadtnaher Grünflächen hinweisen. Wiedergewinnung des öffentlichen Raums kann der Aus- und Umbau einer innerstädtischen Straße sein (C.G. Road, ein indisches Projekt) oder das Umnützen von Flächen, wie das im Projekt einfach-mehrfach der Stadt Wien passiert, wo halböffentliche Räume für Mehrfachbenutzungen bereitgestellt werden.

Wir wollen Sie in diesem Zusammenhang auf unsere neu gestalteten Internetseiten aufmerksam machen, die auf <http://www.bestpractices.at> Best Practices Beispiele, Information, Interviews und Links zu wichtigen anderen Seiten und Experten bieten.

about the significance of public space for cities. The following is a short summary of his words:

Schicker first gave an account of the current situation: in Vienna there are 523 cars to every 1,000 inhabitants, i.e. one car per 1.9 inhabitants, yet Vienna has the lowest car density of all provinces in Austria.

The number of cars increases by 10,000 every year. One important measure of recent years has been to give priority to public transport. Vienna has a modal split of 35% for private passenger cars which puts it in first place together with Zurich.

Another step is to eliminate car parking from public space. Parking space management was introduced to secure the actual costs of space utilisation in the city centre and has been highly effective in reducing the number of car trips in the district. Revenues are earmarked to provide garages, making room for two-metre wide pavements as envisaged for main streets, amongst others. The project is currently under way.

Larger areas/squares make for ideal pedestrian zones, which is a boost to the economy. The proposition has its drawbacks, though: such areas must not be designed for purely economic (and highly influential) purposes as this would mean turning public into private space once more. Some areas have therefore deliberately been kept open for multiple use. Fifty squares/locations are to be restructured with the participation of local residents. The so-called 50-square-programme – making public space more attractive – will also take into account the needs of young and excluded people.

Schicker also talked about the park at the City Hall which in the summertime serves as an open-air, free-for-all cinema and popular eatery, and during the winter months is turned into a public ice-rink.

The current newsletter on recovering public space was compiled to show the wide range of issues involved. The Good and Best Practices from the Habitat database were chosen accordingly. Public space also includes areas of recreation in the vicinity of cities that can be reached by public transport. (Look up Donauinsel (Danube Island) and Grüngürtel Wien (Green Belt Vienna) on our homepage to view two examples of this).

Citizens and their massive protests are what makes us aware of the green space we need to protect outside the city boundaries. But recovering public is more than that, it is restructuring or redeveloping streets within cities (C.G. Road, a project in India) or rezoning, as demonstrated with the Viennese project simply-multiply, where semi-public areas are dedicated to multiple use.

For Best Practices examples, information, interviews and links to other relevant sites and experts please also visit our redesigned homepage at <http://www.bestpractices.at>.

Ariane Müller
Best Practices Hub - Vienna



THEMA

EUROPÄISCHE VERKEHRSPOLITIK – EUROPEAN TRAFFIC POLICIES

Die Europäische Kommission erklärte 1997 in der Mitteilung „Wege zur Stadtentwicklung in der Europäischen Union“ ihre Absicht, die Notwendigkeit einer gemeinschaftlichen Städtepolitik im Rahmen eines „Urban Forum“ zur Stadtentwicklung eingehend zu erörtern. Auch das europäische Raumordnungskonzept betont den Stellenwert und die Bedeutung einer gemeinsamen europäischen Städtepolitik.

Zur Durchsetzung einer konsistenten Stadtregionpolitik, der Voraussetzung für intelligente Mobilitätsabwicklung, müssen europäische Institutionen und Instrumente geschaffen werden. Neben Verkehrstechnologie-Innovationen müssen neue Organisationsformen der Mobilitätsentwicklung erprobt und gefördert werden. Die Rahmenbedingungen für alle Formen kombinierter Mobilität, v.a. im Güterverkehr, müssen verbessert werden. Etablierung des Trans European Network (TEN) für den Güterverkehr erfordert ein Bahnausbauprogramm und multimodale Güterterminals mit moderner Logistik. Auch betrifft das TEN nicht nur Straße und Schiene, sondern auch Wasser und Luft.

Im September 2001 lud die ARGE Koordinationsstelle für Europäische Korridore IV, VII und X, die zum Ziel hat, den intermodalen Güterverkehr zu fördern, zu einem Arbeitstreffen mit Experten aus der Republik Serbien und der Stadt Beograd sowie aus Österreich ein. Als erstes Projekt der von der EU forcierten Bemühungen scheint der multimodale Knoten Beograd, in dem sich zwei europäische Korridore treffen, geeignet, die infrastrukturellen, technischen und organisatorischen Anforderungen zu erfüllen.

In Zusammenarbeit mit einem internationalen Zeitschriftenverlag startete im Herbst 2001 eine Serie von Fachgesprächen in Bratislava, Brno und Győr, um in dieser Region im südlichen Zentraleuropa Bewusstsein zu schaffen, dass Verkehrsplanungen auch für die Städte selbst nur mehr im europäischen Kontext erfolgreich sein können. Auch im europäischen Kontext muss gelten: So wenig Verkehr wie möglich auf der Straße.

The European Commission, in its 1997 communication “Towards an Urban Agenda in the European Union” made clear its intent to discuss the need for a community policy as part of an “Urban Forum” on urban development. The European spatial development concept also emphasises the need for and significance of a common European urban policy.

Institutions and instruments need to be established at European level to implement reliable urban regional policies which are a prerequisite for the development of intelligent mobility. New structures of mobility development need to be tried and supported along with innovative traffic technologies.

Conditions for all kinds of combined mobility, including goods transportation, need to be improved. To establish Trans European Network (TEN) for goods transportation requires extended railway networks as well as multi-modal goods terminals equipped with state-of-the-art logistics. Bearing in mind that TEN means not only road and rail, but water and air transportation too.

In September 2001 the Co-ordination Office for Trans-European Corridors IV, VII and X, whose task it is to promote inter-modal goods transportation, convened a meeting with experts from the republic of Serbia, the city of Belgrade and Austria.

Belgrade, a multi-modal traffic node, has turned out to be the first project that has evolved from these EU efforts. It is where two European corridors meet and as such seems quite suitable to meet the requirements of infrastructure, technology and general structure.

In the autumn of 2001, a series of experts talks were launched in Bratislava, Brno and Győr in cooperation with an international magazine. The objective of these

talks is to raise people’s awareness in the area for the fact that even for cities successful traffic planning can only take place in the European context. Which means: remove traffic from roads wherever possible.

CONTACT:

ARGE Koordinationsstelle für Europäische Korridore IV, VII und X, TINA Vienna - Transport Strategies GesmbH
 Auerspergstraße 15, A-1082 Vienna/Austria
 Phone: +43 1 4000 84260, Fax: +43 1 4000 7997
 E-mail: office@tinavienna.at
<http://www.wien.gv.at/verkehr/tina/argeko.htm>

PRIVATE MITTEL FÜR DIE ALLGEMEINHEIT PRIVATE FUNDS FOR PUBLIC CONVENIENCE

THE REDEVELOPMENT OF C.G. ROAD: INNOVATIVE DESIGN AND FINANCE, INDIA



C. G. Road ist eine 300 m breite Durchzugsstraße und gleichzeitig eine der bedeutendsten Geschäftsstraßen in Ahmedabad, der ehemaligen Hauptstadt des indischen Staates Gujarat. Durch ein (bisher einmaliges) Public-Private-Partnership-Finanzierungsmodell können unter diesen räumlichen Vorgaben Parkraumbewirtschaftung, Fußgängersicherheit und Geschäftsinteressen unter einen Hut gebracht werden. Langfristig ist die Instandhaltung aber nur durch Reklame finanzierbar.



C. G. Road is a 300 m wide through road and one of the main shopping streets in Ahmedabad, the former capital of the Indian state Gujarat. A hitherto unrivalled public-private-partnership financing model was created to meet the different demands of parking space management, pedestrian safety and business interests under the given circumstances. In the long term, though, maintenance can only be financed through advertising.

Situation

Ein Drittel der Stadtfläche von Ahmedabad ist Straße, oft bestehend aus einem Asphaltstreifen ohne Fußgängerbereich. Dennoch sind diese Straßen wichtiger Umschlagplatz für Waren und öffentliches Leben, die notwendige Verkehrssicherheit ist jedoch nicht gegeben. Auf die C.G. Road treffen alle diese Gegebenheiten zu. Sie war gleichzeitig Geschäftsstraße und Durchzugsstraße, Treffpunkt für viele Menschen und heruntergekommene Verkehrsfläche. Auf Initiative einer privaten Planungsfirma wurde zwischen Stadtverwaltung und zwei privaten Betreibern ein Vertrag geschlossen, um die C.G. Road in einen öffentlichen Raum umzubauen.

Prozess

Zur Einholung externer Expertisen und zur Entwicklung eines gemeinsamen Plans organisierten die privaten Betreiber einen Workshop, zu dem die drei Partner und Experten anderer Städte geladen wurden. Sie diskutierten Themen wie öffentlichen Verkehr, Parkraum, Sicherheit, Gestaltung usw. In Bezug auf die C.G. Road hieß das:

- Beibehaltung ihres Bundesstraßenstatus (Anspruch der öffentlichen Hand)
- Ausbau als Geschäftsstraße (Anspruch der privaten Betreiber)

Situation

One third of Ahmedabad's municipal area is covered by streets, which often consist of a strip of tarmac and a shoulder on each side for non-motorised traffic.

A private planning bureau was interested in remedying this deplorable state of affairs and in 1994 contacted the city administration who in turn got in touch with a private company specialised in revitalising slum areas. They were to help with financing of the project.

Process

The following year the planner organised a workshop which the three above partners plus experts from other cities were invited to participate in. The idea was to get external expert advice and develop a joint plan for the project. Participants discussed public transport, parking space, safety, design, etc.

The agreed objective was to keep up the through road which meant that the width of the street was not to exceed 300 m. The private partner in the public-private-partnership insisted that it had to be used as a shopping street. There were to be loading zones, as well as wide pavements and parking opportunities for customers. Leisure time facilities, cafes and restaurants were included to attract additional customers.

*davor / before*

© HCP Design and Project Management

*danach / after*

© HCP Design and Project Management

Als erster Schritt wurde eine Versuchstrecke mit einem Parkraumbewirtschaftungskonzept eingerichtet und alle Stakeholder (inkl. Passanten und Anrainer) dazu befragt. Damit kam ein partizipativer Prozess in Gang, der auch regelmäßige Information von Politikern und leitenden Beamten und laufendes Consulting durch externe Forscher von der Berkeley-Universität Kalifornien einschließt.

Den Großteil des Startkapitals stellte der private Partner mit einer einmaligen unverzinsten Finanzspritze von 35 Mill. Rupien (rd 600.000 Euro) für Reklamerechte entlang der sanierten Straße zur Verfügung, den Rest musste die Stadtverwaltung aufbringen.

Von der Privatfirma wurden keine Zeitlimits für die Rückzahlung dieses Startkapitals gesetzt. Bis es die Stadt abgezahlt hat, kann die Firma kostenlos entlang der Straße Reklame machen. Alle weitere Finanzierung liegt in den Händen der Stadtverwaltung.

Erfolge, Transfer

1997 waren die Bauarbeiten abgeschlossen. Die Straße ist seither sicher, es herrscht eine angenehme Atmosphäre, und viele Menschen kommen gerne zum Einkaufen oder zur Freizeitgestaltung. Das in Ahmedabad entwickelte Konzept der privaten Finanzierung in öffentlichen Projekte (Public-Private-Partnership) mit partizipativer Beteiligung der Bevölkerung liefert ein brauchbares Vorbild auch für andere indische Städte.

In Ahmedabad selbst sind zwei weitere Straßen nach dem gleichen Konzept umgestaltet worden, eine davon mit einer Bahnunterführung, die andere wurde mit einer innovativen Reklametechnik bestückt, über die ein bedeutender Anteil der Kosten gedeckt werden kann.

To begin as a first step, with a pilot section for parking space management was chosen and stakeholders (incl. residents and passers-by) were interviewed for acceptance. A process of participation was triggered, politicians and senior government officials were informed regularly on the progress and external researchers from Berkeley University, California, provided expert advice along the way. Initial funds were provided by the city administration and A. Mills Ltd. who offered a lump sum of 35 million Rupees for advertising rights along the revitalised street. Further financing is the responsibility of the city administration, financial independence, however, is not restricted to any time frame.

Success, Transferability

Construction was completed in 1997. The street is now considered safe, the atmosphere is pleasant and many people come here to do their shopping or spend their leisure time. The concept developed in Ahmedabad for private financing of public projects (public-private-partnership) plus participation of residents is a practicable example easily transferable to other cities in India. Two more roads in Ahmedabad were designed applying the same system, one including an underpass, the other using an innovative advertising system to cover a good part of the costs.

CONTACT:

Dr. Bimal H. Patel
 HCP Design and Project Management
 Paritosh Usmanpura, Ahmedabad, Gujarat, India 380013
 Phone: +91 79 7550875, +91 79 7552442
 Mobile: +91 982 4023979, Fax: +91 79 7552924
 E-mail: bimal@hconnet.com
 www.hconnet.com

RAUM FÜR ALLE – SPACE FOR EVERYONE

INTEGRATED PARKING SPACE MANAGEMENT IN VIENNA

In der dichten Stadt, wie sie Wien ist, stellt der ruhende Verkehr eines der größten Hindernisse für eine allgemeinere Nutzung öffentlicher Räume dar. Im Rahmen des Wiener Verkehrskonzepts, das von Anfang an partizipativ erarbeitet wurde, stellt das Parkraummanagement Wien nur einen kleinen Teil dar. Obwohl es als ordnungspolitische Maßnahme zu verstehen ist, ist es in Partnerschaft mit Wirtschaft und Betroffenen entstanden.

Situation

Die ersten Wiener Kurzparkzonen wurden schon im Jahr 1959 geschaffen und sind seit 1974 kostenpflichtig. Aber erst 1993 wurde auf Anregung kritischer NGOs ein Pilotprojekt zum umfassenden Parkplatzmanagement in der Wiener Innenstadt gestartet. Auf Basis einer Studie konnte nachgewiesen werden, dass in der inneren Stadt die vorhandene Parkfläche überbelegt, der Fließverkehr von Parkplatzsuchern behindert, und häufig auch Wege anderer Verkehrsteilnehmer von Falschparkern blockiert waren.

Prozess, Wirkungen

Die Resultate dieser Studie waren Ausgangspunkt für einen partizipativen Prozess zur Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzepts für die Stadt Wien. Als erste Maßnahme wurde zunächst ein Bürgerbeteiligungsverfahren aufgenommen, zu dem alle interessierten eingeladen waren, Leitlinien zu definieren.

Da aber kein Konsens gefunden wurde, entschied der Bürgermeister, eine Kommission zur Erstellung eines generellen Maßnahmenkonzepts einzurichten. Wieder ohne Ergebnis. Trotzdem erzielte dieser langwierige



The objective of traffic management is to recover traffic areas for people. One of its main aspects, along with public transport and equal rights for non-motorized citizens, is to provide for parking space management.

The Issue at Stake

The first short-term parking zones in Vienna were established back in 1959 and have been chargeable since 1974. Yet it was not until 1993 that the City of Vienna launched a pilot project for parking space management in the Inner City: questioning NGOs had found in a study that there were several cars to one parking space in most cases, moving traffic was obstructed by drivers seeking parking space, and areas designated for other traffic participants were blocked by cars parked in the wrong places.

Possible Solutions, Resources

Spurred on by such criticism the City Administration took a highly innovative step: in 1994 the City Council passed a comprehensive traffic concept which included public participation in the urban development plan. NGOs and citizens initiatives were invited to join a participatory working group and develop possible solutions. There was a wide range of participants including representatives from automotive clubs and environmental organisations.

Process, Effect

The success of individual measures (e.g. short-term parking throughout the Inner City, giving priority to public transport, introducing cycle paths) is assessed



Prozess Erfolge: 1994 wurde vom Gemeinderat ein umfassendes Verkehrskonzept beschlossen, das auf partizipativen Prozessen aufbaut.

Ein wesentlicher Punkt ist die Parkraumbewirtschaftung, die eine Senkung der Autozahl in der Innenstadt über ein limitiertes Parkplatz- und -zeitangebot vorsieht, mit dem Ziel, von einem Anteil von 37% für den motorisierten Individualverkehr 1990 auf 25% im Jahr 2010 zu kommen.

Diese kostenpflichtige Parkzeitbefristung mit Sonderregelungen für Anrainer verlief in Kooperation mit privaten Parkflächenbetreibern. Bei verringerter Parkplatznachfrage werden auch die Wege anderer Verkehrsteilnehmer verkürzt. Die Einnahmen aus den Parkgebühren sind gemäß Wiener Parkometersgesetz für die Förderung des Garagenbaues (insbesondere für Wohnsammelgaragen) und zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs zweckgebunden.

Erfahrungen, Transfermöglichkeiten

Doch haben sich aus dem partizipativen Verfahren einige Probleme in die Mitte der Diskussion geschoben:

- Wie kann die Abnahme des Anteils des zu Fuß Gehens und Radfahrens gestoppt werden ?
- Wie können die Differenzen zwischen den verschiedenen Besitzverhältnissen der Verkehrsträger moderiert werden?

Das Wiener Verkehrskonzept ist in Hinblick auf die Beteiligung von Experten und Expertinnen, die nicht direkt aus der Stadt kamen, ein richtungsweisendes Experiment gewesen. Die Verpflichtung, die sich aus dieser Beteiligung am Planungsprozess ergeben hat, ist weiterhin eine wichtige Aufgabe. Auch der Prozess der Meinungsbildung muss nach Ansicht v.a. der Umweltgruppen und Bürgerinitiativen immer wieder einer Evaluierung unterzogen werden, um auch effizient arbeiten zu können.



by the working group at regular intervals. Several issues have yet to be addressed, such as the decrease in non-motorized traffic, differences of opinion among operators of state services (the federal railways and parts of the Vienna street network are run by the federal government), or traffic generated by commuters from outside the city.

Other measures have been very successful, such as short-term pay-parking with special regulations for residents (in cooperation with private parking space operators offering permanent parking), or improvement of public transport (night buses, shorter intervals, image campaigns).

Experiences, Transferability

Participants in the project were able to find out more about decision making processes at municipal level and work out creative solutions.

Still, it is not always easy for NGOs and citizen initiatives to hold their ground with the official side. Participants need to have a clear idea of the processes involved if the project is not to become a therapeutic exercise only or a discussion club.

The process mechanisms are easily transferable to other decision making levels inside the city administration.

CONTACT:

TAR Ing. Alfred Theuermann

Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion

Bartensteingasse 16, 1082 Wien

Phone: +43 1 4000 82721

Fax: +43 1 4000 99 82721

E-mail: tha@mbd.magwien.gv.at

www.wien.at





WIDERSTAND IN KOOPERATION UMWANDELN

TURNING RESISTANCE INTO COOPERATION

THE SUSTAINABLE TRANSPORT MODES STRATEGY IN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN, SPAIN

Mit Top-Down Planung kann man viel Zeit und Geld verlieren. Gerade in der Verkehrsplanung stoßen Stadtverantwortliche immer wieder auf ein enormes Widerstandspotenzial, wenn es um Verkehrsberuhigung und Rückbau geht. Diese Erfahrung mussten die Stadtverantwortlichen in Donostia, Spanien, mit einer heiklen Verkehrsberuhigungsmaßnahme in der Innenstadt machen. Sie fanden über ein Bürgerbeteiligungskonzept zu mehr Unterstützung und auch zu wertvollen neuen Ideen.

Situation

In der baskischen 180.000-Einwohner - Stadt Donostia waren Staus und Luftverschmutzung bereits so unerträglich geworden, dass die Stadtverwaltung 1990 beschloss, verkehrsplanerische Maßnahmen zur Reduktion der Fahrzeugzahl in der Innenstadt zu ergreifen.

Die Stadtplaner entwarfen ein Konzept, das Parkzeitlimits und Nutzungsbeschränkungen vorsah. Sie taten das auch in der Hoffnung, damit den öffentlichen Verkehr für die Bewohner attraktiver zu machen. Die Finanzierung war durch Unterstützung vom Staat und einigen Privaten (Läden entlang der verkehrsberuhigten Straßen, Parkhausbetreiber) gesichert. Doch die Planer hatten ihre Rechnung ohne die Bevölkerung gemacht, eine Welle von Widerstand und Bürgerprotesten schlug ihnen entgegen.

Methode

Zur Mediation bildete die Stadtgemeinde 1992 daher ein „Mobility Advisory Council“, über das die von den



Top-down planning can be a huge waste of time and money. Planning projects frequently come up against fierce resistance from the people affected. Urban planners in Donostia found just that when they wanted to introduce a highly sensitive traffic calming measure for the inner city. With the help of a citizen participation concept they were able to gain support and a number of valuable new ideas too.

Situation

Donostia, a Basque city of 180,000 inhabitants, was suffering seriously from traffic congestions and air pollution. In 1990, the city administration decided to take drastic action to reduce the number of cars in the inner city.

Urban planners drafted a plan that was to introduce limited parking and parking permits for designated areas. They hoped that in doing so they would make public transport more attractive for people. Financing was to be provided through state support and contributions from private parties (shops along streets with less moving traffic, car park operators). Yet they had reckoned without their host as the local population turned against them in protest.

Methods

In 1992, the municipality set up a “Mobility Advisory Council” as a mediating tool that was to give the people affected a right to codetermination. They were asked to participate in revising individual planning steps. Stakeholders made sure that special needs were



*Die 2002 eröffnete Radroute «La Concha» verbindet das Stadtzentrum mit den westlichen Bezirken
Bicycle-Lane "La Concha", opened 2002, connects the center to the western districts*

©Ayuntamiento de Donostia

Maßnahmen Betroffenen ein Mitspracherecht erhielten. Mit ihrer Beteiligung wurden alle Planungsschritte noch einmal überarbeitet. Interessensvertretungen konnten auch eine besondere Berücksichtigung der Anliegen der Betroffenen wie z.B. von Behinderten oder Müttern mit Kinderwägen erreichen.

Erfolge

Durch Einfluss des Councils wurden mehr Freizeiteinrichtungen, Ausbau des Radwegnetzes, sicherere Fußgängerwege, und öffentlicher Verkehr, der auch mit Rollstühlen, Kinderwägen usw. genutzt werden kann, geplant. Sein Beitrag, z.B. für die Konzipierung von Fußwegen oder öffentlichem Verkehr, war so wertvoll, dass die Gemeinde die Einrichtung eines derartigen Forums auch für andere Planungsvorhaben überlegte. Gleichzeitig bekamen die in den Prozess integrierten Gegner mancher Projekte Einblick in die Motive für notwendige Schritte und sahen die Unumgänglichkeit von Baustellen oder zusätzlichen Parkgebühren ein.

Transfurmöglichkeiten

Insgesamt ist das Projekt mit „low budget“ konzipiert und besteht hauptsächlich aus reversiblen und flexiblen Maßnahmen. Von teuren Tunnel- oder Brückenbauten wurde Abstand genommen. Die entwickelte Methodologie über Konzepterstellung, Definition von Zielen und Ablauf, Detailplan (Zuständigkeiten, Finanzierung etc.), Partizipation und Diskussion mit anschließender Modifizierung, und Durchführung hat sich als kostengünstig und effizient erwiesen und kann auch auf andere Planungsvorhaben übertragen werden.

taken into account, e.g. those of people with disabilities, mothers with carriages, and others outside the mainstream.

Success

People's contributions in planning public footpaths or new public transport routes, amongst others, turned out so valuable the municipality considered establishing similar forums for other planning projects. At the same time opponents to some of the projects were given the opportunity to see why some steps, i.e. road works and additional parking fees, were necessary.

Transferability

The project as a whole is a "low budget" one which consists primarily of reversible and flexible measures. Expensive tunnel or bridge constructions were not included. The methods applied for drafting the plans, defining objectives and processes, planning details (competencies, financing, etc.), participation and discussion, including subsequent modifications and implementation, all proved highly cost-effective and efficient and are easily transferred to other planning projects.

CONTACT:

Mr. Josu Benaito Villaguarciá
Jefe Sección Técnica de Movilidad
Ayuntamiento de Donostia - San Sebastián
C. Urdaneta 13-3a
E 20006 Donostia-San Sebastián, Gipuzkoa, Spain
Phone: +34 943 481191, Fax: +34 943 481328
E-mail: josu.benaito@donostia.org

AUSBILDUNG MIT PRAKTISCHEM NUTZEN TRAINING WITH A PRACTICAL PURPOSE

PRESERVATION OF ENVIRONMENTAL AND CULTURAL RESOURCES IN BARI, ITALY

Öffentlicher Raum ist auch die grundlegende Versorgung mit Trinkwasser, Luft und Grünraum. Dazu werden verbindliche Flächennutzungspläne erstellt, aber viele Gemeinden orientieren sich an nicht für die örtlichen Gegebenheiten entwickelten Flächennutzungsplänen, nach denen z.B. Straßen durch Wasserschutzgebiete gelegt werden.



The drinking water situation in arid areas of Southern Italy has been a great concern for many years now. Many inhabitants are worried about continued supply. Yet most municipalities still adhere to outdated urban development plans, which, amongst others, allow for roads to be built in areas of ground water protection.

Situation

Die Stadtverwaltung der kleinen Küstenstadt Monopoli bei Bari (Italien) wollte im Rahmen eines Stadtentwicklungsplanes aus den 70er Jahren eine Schnellstraße durch einen hydrogeologisch empfindlichen Grünkeil legen. Als dieser Plan bekannt wurde, bildete sich 1999 die Bürgerinitiative Comitato Parco Lama Belvedere, der sich Mitglieder aller politischen Parteien, der engagierten Zivilgesellschaft und verschiedener Umweltorganisationen anschlossen. Sie wussten nach einer Unterschriftensammelaktion auch einen entscheidenden Anteil der Bevölkerung hinter sich.

Es gab Unterstützung von Firmen, deren Grundstücke enteignet werden sollten, und auch von Lehrern und Studenten der polytechnischen Hochschule Bari.

Prozess

Viele dieser Betroffenen boten freiwillige Mithilfe an; die Bürgerinitiative übernahm die Koordination, die Vermittlung von Kontakten und die Öffentlichkeitsarbeit, Firmen stellten Raum und Geräte zur Verfügung und die Polytechnische Hochschule entwarf ein Alternativkonzept, das einen städtischen Park vorsah. Die Forschungsarbeit dazu konnte den Studenten als prak-

Situation

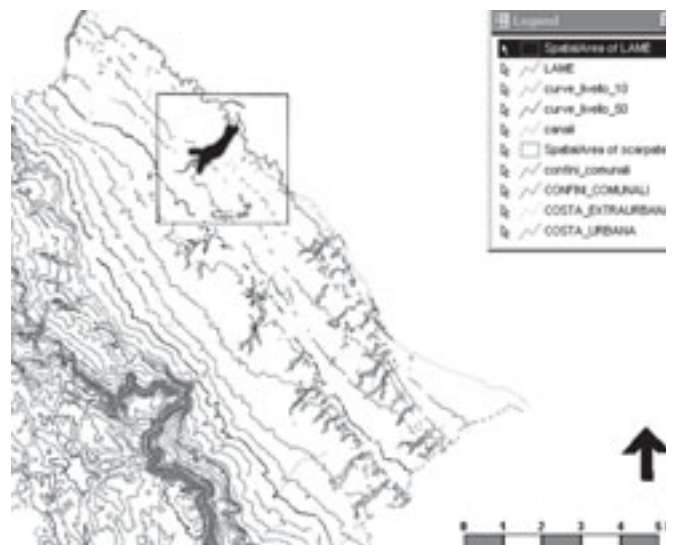
The small coastal town of Monopoli near Bari was about to build an express highway through a green area known for its sensitive hydrogeology, using an urban development plan from the 1970ies. Some of the local residents got to know about this and in 1999 established a citizen initiative called "Comitato Parco Lama Belvedere" which members of all political parties, civil society and several environmental organisations soon joined. A canvassing campaign proved that they had the majority of the local population behind them. Companies about to be dispossessed of their real estate, as well as teachers and students at the local polytechnic high school, also supported the initiative.

Process

Many of the people concerned offered voluntary support: the citizen initiative took responsibility for coordinating the project, for establishing contacts and for doing the public relations activities, companies provided space and equipment, and the polytechnic high school drafted plans to turn the area into a park. The students were able to have their research activities counted towards their training and have them financed through an education budget allocated for such purposes. Final-



Lama Belvedere – innerstädtischer Bereich
Lama Belvedere inside the city of Monopoli



Küstenareal – im Kreis: Lama Belvedere
Lama Belvedere as part of a coastal aquatic system

tische Erfahrung in ihrer Ausbildung angerechnet werden und damit auch über ein für diese Zwecke vorgesehenes Bildungsbudget finanziert werden. Und die Bezirkspolitiker übernahmen die Lobbyarbeit: sie wandten sich mit ihrem Anliegen direkt an das staatliche Umweltministerium und präsentierten dieser übergeordneten Behörde auch gleich das von den Studenten ausgearbeitete Ausstiegsszenario.

Effekte

Dieses sah partizipative Aspekte, Expertengutachten, regelmäßige Zwischenberichte an das Ministerium und einen Finanzplan mit 15% EU-Förderungen vor. Dem Umweltministerium gefiel der gut ausgearbeitete Plan. Auf dieser Basis wurden auch die Planer auf der Gemeindeebene überzeugt. 2001 wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan erstellt.

Die in die Planung involvierten Stakeholder liefern auch weiterhin Unterstützung für die Durchführung und das Umweltministerium stellt seine Experten für ein Monitoring des Verfahrens bei. In den letzten Monaten bildete sich eine Landschaftsschutzinitiative für das gesamte umgebende Areal, mit ca. 60.000 ha Fläche. Ein Konsortium aus CBOs, NGOs und Vertretern der Stadt wurde gebildet, dessen Aufgabe die Institutionalisierung der Landschaft als Kulturerbe ist.

Transfer

Die Bürger und Bürgerinnen von Monopoli haben durch diesen Eingriff in die Planung ein Pionierprojekt in Süditalien geschaffen. Sie bezogen sich aber auch auf ähnliche Verfahren in Cleveland, in Seattle und in einigen Bürgerinitiativen in Großbritannien.

In Apulien wurde dieses Beispiel für partizipative Planung, Bottom up-Prozess und die Beteiligung der Betroffenen beispielgebend. Die Methodik wurde im Sommer 2001 in den italienischen Regionalentwicklungsplan aufgenommen.



Alte Olivenbäume – Centennial olive trees
© Politecnico de Bari

ly, politicians at district level did the necessary lobbying: they immediately went to the federal ministry for the environment where they presented the alternative scenario prepared by the students.

Effects

The plan drafted by the students included aspects of participation, experts reports, regular interim reports to the ministry plus a financial plan based on 15% EU funding. The ministry for the environment was taken by the well-prepared plan and put the pressure on local planners to give up the road project. In 2001, planners restructured the urban development plan accordingly. The stakeholders involved in the planning continue to provide their support for the implementation, while the ministry for the environment has taken on responsibility for the expert monitoring. About 15 months ago a new initiative started to constitute a heritage conservation area of 60.000 hectares. A consortium of community based organisations, environmental and cultural organisations, representatives of the municipalities was built, aiming to institutionalise heritage areas.

Transferability

This was the first project of its kind in Southern Italy. The idea, though, was drawn from similar ones in Cleveland, Seattle, as well as from citizen initiatives in Great Britain. In Puglia it has become exemplary for participatory planning, bottom-up processes and voluntary participation. In the summer of 2001, it was introduced to the regional development plan.

CONTACT:

Ing. Carmelo Torre
Dipartimento de Architettura e Urbanistica
v. Orabona 4, Bari 70125, Italy
Phone: +39 080 5963 337, +39 328 4367 056
Fax: +39 080 5963 348
E-mail: torre@dau02.poliba.it



Arbeitstreffen der Studenten der Polytechnische Hochschule Bari
Meeting at the high school in Bari

ÖFFENTLICHER VERKEHR: RENTABEL UND EFFIZIENT

PUBLIC TRANSPORT: ECONOMIC AND EFFICIENT

BUS STOCK RESTORATION, POLAND



Die 46.000-Einwohner-Stadt Zdzunska Wola ist eine der wenigen polnischen Gemeinden, die den Mut aufbrachte, in die Sanierung des alten Bus-Systems (im Besitz der Stadt) zu investieren. Und – siehe da! – mit (auch finanziellem) Erfolg. Eingebettet in ein Gesamtkonzept mit einem deutlich verbesserten Fahrplan brachten die komfortablen neuen Busse (geheizt, behindertengerecht, mehr Sitzplätze usw.) einen deutlichen Fahrgastanstieg. Gleichzeitig sanken die Servicekosten (das eigene Personal übernahm das Service nach Schulung durch den Hersteller – keine Kündigungen trotz Rationalisierung) und auch der Treibstoffverbrauch.

Situation

Um die Finanzen der polnischen Gemeinde Zdzunska Wola stand es Anfang der 1990er-jahre denkbar schlecht. Das alte Bussystem, das auch die umliegende Region versorgt, war am zusammenbrechen und immer mehr Bewohner stiegen auf private PKW um. Die Mitarbeiter des Busunternehmens standen knapp vor der Kündigung. Also musste sich die Gemeinde entscheiden, auf welche Art sie das Unternehmen sanieren könnte. Es stand zur Diskussion, die alten Busse reparieren zu lassen, im Fahrplan diverse Einsparungen zu machen und sonst das alte System beizubehalten. Als Alternative stand ein riskanter Schritt: eine neue Flotte aufzubauen, das Personal umzuschulen und den Fahrplan neu zu gestalten.

Prozess

Viele Mitarbeiter hätten aus Angst um ihren Arbeitsplatz eher die erste Variante gewählt und standen der Entscheidung zum Neubeginn eher skeptisch gegenüber. Ein Grund für die Entscheidung war aber das Angebot des Lieferanten der neuen Busse, das Personal

2002



Zdzunska Wola, a city of 46,000 inhabitants, is one of the few municipalities in Poland which dared to invest in restoring the old municipality-owned bus system. And – lo and behold! – the success was theirs, financial and all. The overall concept provided for drastically improved schedules and comfortable new buses (equipped with heating, facilities for people with disabilities, more seating) which all added to a marked increase in the number of passengers. At the same time fuel consumption and servicing costs were reduced as the fleet's own staff was trained by the manufacturer to carry out servicing tasks. This meant that despite rationalisation no jobs were lost.

Situation

The Polish municipality of Zdzunska Wola was in dire straits financially in the early 1990ies. The old bus system which also serviced the neighbouring region was on the verge of breakdown and more and more people switched to private passenger transportation. Employees at the local bus company were about to lose their job. The municipality had to take drastic action to try and save the company. One idea was to have the old buses repaired, reduce the schedules and otherwise stick to the old system. The other idea was a highly risky one: to build up a new fleet, retrain staff and re-design schedules.

Process

Many of the company's employees would rather have seen the first version in place for fear of losing their job. They were quite sceptical of the second version to begin with. Yet that decision was also taken on the grounds that the manufacturers of the new busses agreed to train staff not only to drive but to service the



© City of Zduńska Wola

nicht nur in die Benutzung, sondern auch in die Wartung der neuen Busse einzuschulen. In einer Kosten-Nutzen-Abschätzung errechnete die Gemeinde sich Chancen auf Erfolg und bewilligte ein größeres Budget für die Erneuerung. 1999 wurden die ersten beiden neuen Busse in Betrieb genommen.

Resultate

Die Einsparungen ergaben sich u.a. aus geringerem Dieselverbrauch und Service-Kosten, der Nutzen aus deutlich verbessertem Komfort und Fahrsicherheit, und somit höherer Fahrgastzahl, dadurch reduziertem Individualverkehr und verbesserten Intervallen, auch konnten alle Mitarbeiter gehalten werden. Sie bekamen mit der Wartung der ihnen anvertrauten Fahrzeuge eine neue verantwortungsvolle Aufgabe. Und letztendlich kamen niedrigere Abgasemissionen und Schallschutz auch den Bewohnern der Stadt zugute. Derzeit werden Investoren für den Ankauf behindertengerechter Fahrzeuge gesucht.

Transfer

Die Rechnung ging auf – Einwohner und Mitarbeiter nahmen die neuen Busse an und Anfang 2002 war die Hälfte der alten Busse ausgetauscht. Die Finanzlage der Betreibergesellschaft hat sich deutlich gebessert und ein Großteil der Schulden konnte bezahlt werden. Trotz erhöhter Fahrzeugzahl und kürzerer Intervalle sinken die Kosten zur Betreuung kontinuierlich. Andere polnische Gemeinden verfolgten den Schritt, in eine radikale Erneuerung des öffentlichen Verkehrs zu investieren, mit großem Interesse.

new vehicles. A cost-benefit analysis was conducted to calculate potential success based on which a major budget was allocated to the project. In 1999 two new buses began operation.

Results

Lower Diesel consumption and service costs, amongst others, were responsible for the savings side, on the benefits side there were improved comfort and safety, increased passenger numbers, reduced private passenger transportation, more convenient intervals and ultimately preservation of jobs too. Employees assumed a new responsible task in servicing the vehicles entrusted to them.

Lower exhaust gas emissions and noise protection also proved to the benefit of the local population. Now the company looks for investors to purchase busses suitable for use by handicapped people too.

Transferability

The plan paid off – the local population and employees at the bus company accepted the new buses. By early 2002 half of the old buses had been replaced. The operators are much better off financially and have been able to pay back most of their debts.

Despite the higher number of vehicles and shorter intervals, operating costs are dropping continuously. Other municipalities in Poland watched with great interest as Zduńska Wola decided to invest in a radical renewal of public transport.

CONTACT:

Mr. Andrzej Abramowicz
98-220 Zduńska Wola, Sieradzka street 98/70
Phone/Fax: +48 043 823 69 60 or +48 043 823 66 69
mobile phone: +48 0 603 135 144
E-mail: abramowicz_a@op.pl
www.zdunskawola.pl

T H E M A
50-ORTE-PROGRAMM – 50-SQUARE-PROGRAMME

Eines der Ziele des Strategieplans für Wien ist die Attraktivierung des öffentlichen Raums und eine Stärkung seiner Erholungs-, Kommunikations- und Freizeitfunktionen. Im dicht verbauten Stadtgebiet heißt das vor allem die Rückgewinnung von Verkehrsflächen. Das strategische Projekt „50 Orte Programm“ setzt auf die Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen der Stadt und einer Einbindung der Bevölkerung. Die Finanzierung der Projekte erfolgt über die Stadt ohne die Einbindung von privaten Finanzierungsquellen, um kollidierende Interessen zu verhindern.

Zur Zeit werden in 47 Bezirksprojekten bauliche Maßnahmen gesetzt. Für weitere 14 ist der Baubeginn mit 2004 festgesetzt. In Kooperation mit den Anrainern wurde z.B. der alte Ortskern des einstweilen zum Wiener Stadtgebiet gehörigen Ortes Groß Jedlersdorf neu gestaltet und der Durchzugsverkehr bzw. die Anzahl der geparkten Autos deutlich gesenkt. Insgesamt konnten so 8.800 m² zusätzliche Flächen als Lebensraum für die Bevölkerung zurückgewonnen werden.

STRATEGY PLAN – PHASE II / IMPLEMENTATION

Commissioned by: Municipal Department 18 – Urban Development and Planning

Coordination: Executive Group for Urban Planning, Development and Construction, Planning Group

T H E M A
AUTOFREIER TAG, MOBILITÄTSWOCHE – CAR-FREE DAY, MOBILITY WEEK

Die Veranstaltung „Ohne Auto in die Stadt“ fand das erste Mal 1998 in Frankreich statt und wurde 2000 von der Europäischen Kommissarin Margot Wallström als gesamteuropäische Initiative etabliert. In dieser Zeit können europäische Städte Umweltschutz als ihr Anliegen demonstrieren und durch Restriktion des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt, bzw. Förderung nachhaltiger Transportmodi die Aufmerksamkeit der Bewohner auf die Folgen ihrer Transportmittelwahl lenken. Die steigende Beteiligung der Städte (2000 waren es 760 Städte, letztes Jahr fast die doppelte Anzahl) kann als ein eindeutiger Erfolg für diese Veranstaltung gesehen werden.

Im Jahr 2002 hat sich auch die Europäische Mobilitätswoche mit 320 beteiligten Städten aus 21 Ländern erfolgreich etabliert. In der Woche von 17. bis 22. September 2003 hatten die Einwohner vieler europäischer Städte wieder Gelegenheit, sich an den Aktivitäten im Angebot der lokalen Behörden und Organisationen zu beteiligen.

Die Europäische Mobilitätswoche beruht auf der Partnerschaft eines Kernteams der Organisationen ACCESS, Energie-Cités, Klima-Bündnis und ADEME, Vertretern nationaler Ministerien und Verbände, einem Netzwerk von europäischen und internationalen Organisationen und der Europäischen Kommission.

<http://www.mobilityweek-europe.org>



One of the objectives of Vienna's strategy plan is to make public space more attractive and strengthen its role as a place of recreation, communication and leisure time. For densely populated urban areas this means recovering space occupied by traffic. The strategic "50 square programme" relies on cooperation with district representatives and residents. The projects are funded by the City of Vienna with no private co-financing so as to avoid conflicts of interest.

At present 47 district projects are being implemented. Another 14 are to be launched in 2004. To give an example: the old centre of Groß Jedlersdorf, which is currently part of the municipality of Vienna, has been re-designed with the help of local residents, while through traffic and the number of parked cars have been markedly reduced. To date a total of 8,800 m² have been recovered as living space for people.

The "In town without my car!" event, organised for the first time in France in 1998, was established as a European initiative by the European Commissioner for Environment Margot Wallström in the year 2000. It is an opportunity for all participating cities to show how matters related to the environment concern them. Presenting urban centres in a different light for one day by restricting motorised traffic in certain areas, encouraging the use of sustainable modes of transport and raising awareness for the environmental impacts of citizens' modal choice, 760 cities and towns involved in 2000, 1005 in 2001 and 1448 in 2002 reveal the success of this European event.

The European Mobility Week already succeeded in 2002 by establishing itself as a European initiative with 320 cities from 21 countries participating. From 16th to 22nd September 2003 European citizens again had the opportunity to participate at wide range of initiatives tackling different aspects of urban mobility carried out by local authorities in partnership with local organisations and associations.

The European Mobility Week is based on a partnership between the core consortium (ACCESS, Energie-Cités, Klima-Bündnis, ADEME), representatives from national ministries and agencies, European and International Associations and Organisations, and the European Commission.

THEMA

LONDON CONGESTION CHARGE

Seit 17. Februar 2003 müssen alle, die werktags während der Arbeitszeit in die Londoner Innenstadt mit einem motorisierten Individualfahrzeug einfahren oder sie durchqueren, einen Betrag von 5 Pfund pro Tag bezahlen. Ausnahmen gelten für Einsatzfahrzeuge, Ärzte u.ä.. Anrainer bekommen bis zu 90% Ermäßigung. Man kann per Internet, Telefon oder direkt an PayPoints zahlen, die Congestion Charge wird von Transport for London, einer Privatfirma im Auftrag des Bürgermeisters, verwaltet, die außerdem auch für den öffentlichen Verkehr in der britischen Hauptstadt verantwortlich ist.

Durch die Congestion Charge werden 2003/4 voraussichtlich 68 Mill Pfund eingenommen werden, die nach dem Gesetz für Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bzw. Wege nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer, und die Straßensicherheit investiert werden müssen. Von den Planern befürchtete Aufstände und Demonstrationen in den ersten Tagen hielten sich in Grenzen, der motorisierte Individualverkehr nahm merkbar (ca. 16%, Quelle: ELTIS, s. Links, S. 26) ab.

Die Reaktionen von Handel und Servicebetrieben wie z.B. Installateuren konnten am Anfang nicht eingeschätzt werden. In den britischen Medien wurden Befürchtungen laut, diese könnten die zusätzlichen Kosten zu 100% auf ihre Kunden abwälzen. Eine Befragung unter 500 innerstädtischen Firmen, ein halbes Jahr nach Einführung der CC, ergab aber eine allgemeine Zufriedenheit mit der Wirtschaftslage, nur 16% bewerteten die Abgabe als geschäftsschädigend. Die Fahrzeugzahl hatte bis August um ein Fünftel abgenommen und Lieferzeiten waren bedeutend kürzer (und damit billiger) geworden.

Es hatte sich aber auch eine Gegnerschaft gebildet, die in einer Webseite Tricks zur Umgehung der Abgabe verrät.

THEMA

RECLAIM THE STREETS

„Reclaim the streets“ ist ein ein wenig anderer Ansatz. Die Wiederaneignung des öffentlichen Raums wird hier durchaus mit zivilem Widerstand verknüpft. „Reclaim the streets“ ist ein internationales Netzwerk, das von London aus gestartet wurde. „Reclaim the streets“ sind Parties oder andere öffentliche Events auf öffentlichen Straßen. Die Veranstaltungen entstehen spontan. Leute treffen sich über private Netzwerke. Der Gedanke, dass die Straße ein Ort öffentlichen Begehens ist, ist derselbe.

Auf ihren Internetseiten bekommt man eine Reihe „How to“ Anleitungen, sowie die Dokumentation vergangener Ereignisse.

<http://www.reclaimthestreets.net>

Since February 2003 anyone entering or crossing the London City by car on a weekday has to pay a fee of 5 pounds per day. The only exceptions being special services (ambulances, police..), doctors, etc. Residents may claim up to 90% reduction. You can pay by Internet, telephone or at Pay Points. Congestion Charge is managed by Transport for London, a private company commissioned by the mayor which is also responsible for public transport in Britain's capital. Congestion Charge is expected to generate revenues of 68 billion pounds for 2003/4, which by law have to be invested to improve public transport, facilitate non-motorized traffic and increase safety in the streets. The new measure caused far less of an outcry than planners had reckoned with (approx. 16%, source: ELTIS, see links, p. 26).

It was difficult to predict how trade and service enterprises, e.g. plumbers, would react. The media spread fears that such companies would pass all of their extra costs on to their customers. Yet a survey of 500 companies in the city, carried out six months into the CC, revealed that most of them were quite happy with business and only 16% believed the new fee to be detrimental to their business. By August the number of cars was down by one fifth, with far shorter (and thus cheaper) delivery times. Opponents of the idea have created their own website full of tips on how to avoid paying the fee.

ADDITIONAL LINKS:

Transport for London: www.tfl.gov.uk

Congestion Charge: www.cclondon.com

(private company in charge of collecting the fee)

BBC report 19.2.03: news.bbc.co.uk/1/hi/talking_point_forum/2761707.stm#transcript

Critical voices: www.beatcongestion.co.uk

Survey: www.thisislocallondon.co.uk/politics/mayor/politicscongestionnews

(a kind of press review of several local papers)

„Reclaim the streets“ is a slightly different approach. Reclaiming public space in this case has a lot to do with civil resistance.

„Reclaim the streets“ is an international network that was first introduced in London. It is about parties and other public events in public streets, all of them held spontaneously.

People get together via private networks and the principle is always the same: streets are spaces for public gatherings.

For „How to“ instructions and documentation on past events visit their homepage at:

<http://www.reclaimthestreets.net>

URBAN 21: DEKLARATION INTELLIGENTE MOBILITÄT – ENTWICKLUNGEN SEIT 2000

DECLARATION INTELLIGENT MOBILITY – DEVELOPMENTS SINCE 2000

Im Rahmen des Symposiums URBAN 21 wurde im Jahr 2000 von den Städten Berlin, Budapest, Ljubljana, Praha, Wien und Zagreb gemeinsam in einer Reihe von Workshops eine Deklaration zur Intelligenten Mobilität als Baustein für nachhaltige Stadtentwicklung erarbeitet, die in Berlin vorgestellt wurde. Die Stadt Wien war im Rahmen ihrer Habitat Aktivitäten beteiligt.

In der Deklaration Intelligente Mobilität sind als inhaltliche Ziele der städtischen Verkehrsplanung Nachhaltigkeit, Effektivität und Akzeptanz, als prozessuales Ziel Innovation definiert worden.

Konnten diese Kriterien vorausschauender Planung in den letzten Jahren verstärkt implementiert werden? Welche Strategien hat die Stadt eingeschlagen?

BERLIN: Mitte 2000 wurde in Berlin mit der Erarbeitung einer neuen verkehrspolitischen Strategie begonnen, die im Sommer 2003 vom Senat beschlossen wurde (mobil2010 - StEP Verkehr Berlin). Diese Strategie orientiert sich an den genannten übergeordneten Zielen. Auch bei der Erstellung wurden mit einem konsultativen Arbeitsprozess („Runder Tisch Stadtentwicklungsplan Verkehr“) neue Wege beschritten. Mittlerweile hat die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen begonnen.

BUDAPEST: Die Verkehrsentwicklung im Sinne der Intelligenten Mobilität spielt eine bedeutende Rolle in der Budapester Stadtplanung. Der Gemeinderat hat dieses Jahr einen Stadtentwicklungsplan beschlossen, der ein integriertes Verkehrskonzept enthält, in dem auch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Umland berücksichtigt wird.

PRAHA: Die Planungsstrategien zur Erreichung eines zuverlässigen und umweltfreundlichen Verkehrssystems zeigen erste kurz- und auch längerfristige Erfolge. Sowohl die Prager Bevölkerung als auch die Besucher entwickelten kontinuierliches Interesse am öffentlichen Verkehr. In den Jahren 2001 und 2002 stieg die Fahrgastzahl sogar erstmalig seit 1990 wieder an. Gleichzeitig konnte auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs am modal split mit einem Anteil von knapp 60% (bei einem Anteil von annähernd 40% motorisiertem Individualverkehr) konstant gehalten werden. Über 85% der Prager Umgebung werden von einem integrierten Transportsystem abgedeckt, zu dem innerstädtische U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn und Busse ebenso wie das großräumige Bahn und Busnetz zählen.

WIEN: Der Begriff Intelligente Mobilität und die damit verbundenen Ziele wurden in den Masterplan Verkehr 2003, der in diesem Herbst vom Wiener Gemeinderat verabschiedet wurde, aufgenommen. Die Wiener Verkehrspolitik fühlt sich folgenden Grundsätzen verpflichtet:

- Nachhaltige Mobilität: wachsende und sozial gerecht verteilte Mobilitätschancen, sinkende Umweltbelastung und Klimaschutz, steigende Verkehrssicherheit

At the symposium URBAN 21 in 2000 the cities of Berlin, Budapest, Ljubljana, Prague, Vienna and Zagreb, in a series of workshops prepared a Declaration on Intelligent Mobility in Urban Regions which they presented to the symposium. The City of Vienna participated in the framework of its Habitat activities, as Vienna has been running the UN-HABITAT Best Practices Center since 1996. Three years on, we approached the signatories to the declaration and asked them to comment on the following questions.

The Declaration on Intelligent Mobility set up by traffic planners in 2000 in a joint effort of the cities of Berlin, Budapest, Ljubljana, Prague, Vienna and Zagreb, defines sustainability, effectiveness and acceptance as essential goals and innovation as a result of the process of urban traffic planning. Have the criteria of sustainable planning been implemented? What strategies were set to reach them?

BERLIN: in mid 2000 the city of Berlin set out to develop a new strategy for traffic policies, a plan that was adopted by the senate in the summer of 2003 (mobil2010 – StEP Verkehr Berlin). The strategy was designed along the above mentioned superior objectives. Consultative working processes (“round tables for urban development – traffic”) were introduced as a new tool for preparing the plan. Implementation of the adopted measures is now under way.

BUDAPEST: traffic development in terms of intelligent mobility is among the major objectives in Budapest’s urban development. To achieve this the Municipal Council passed a transport system and structure-plan, as well as the City Development Plan in early 2003. Each of the above plans emphasises the importance of a systemic, integrated development of transport in the city and its environs. Such developments need to be harmonised with urban activities and integrated into the spatial system of the city.

CONTACTS:

Dr. Friedemann Kunst

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Am Köllnischen Park 3, D-10179 Berlin, Deutschland
Phone: 0049/30/9016 2330, Fax: 0049/30/9025 11 1202
E-mail: doris.gerste@senstadt.verwalt-berlin.de

Dr. Richard Ongjerth

Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutatóó Központ Kht.
Városház u. 9-11, III.440, H-1052 Budapest, Ungarn
Phone: +36 1 266 8973, Fax: +36 1 266 8973
E-mail: metropolitana@axelero.hu

Dir. Ph.Dr. Milan Turba

Director for Strategic Planning
Hradcanske namesti 8, CZ 118 54 Praha, Czech Republic
Phone: +4202-20514642, E-mail: turba@urm.mepnet.cz

OBR DI Alfred Dorner

Magistrat der Stadt Wien – MA 18 Stadtentwicklung
und Stadtplanung, Rathausstr. 14-16, 1082 Wien
Phone: +43 1 4000 88843, Fax: +43 1 4000 99 88843
E-mail: dor@m18.magwien.gv.at

Mag. Stjepan Kelcec-Suhovec

Grad Zagreb - Gradski Zavod Za Planiranje
Ulica Republike Austrije 18, HR-10000 Zagreb, Republica Hrvatska
Phone: +385 1 610 1840, Fax: +385 1 610 1881
E-mail: stjepan.kelcec-suhovec@zagreb.hr

- **Effektivität:** Kostenwahrheit, Optimierte Kosten / Wirksamkeitsverhältnis
- **Akzeptanz:** Information und Bewusstseinsbildung, Beteiligung von Interessenvertretungen und BürgerInnen, Moderations- und Mediationsmethoden
- **Kooperation:** Region Wien, Planungsgemeinschaft Ost, Städtepartnerschaften, P-P-P, Finanzierungspartnerschaften
- **Innovation:** Organisation und Finanzierung, Kooperation, Kommunikation und Bürgerbeteiligung, nicht motorisierte digitale Mobilität, Technik und Bau

ZAGREB: Gleichzeitig mit dem Projekt Intelligente Mobilität wurde in Zagreb im Jahr 2000 ein städtischer Masterplan erstellt. Der Ausgangspunkt bei der Erstellung dieses Masterplans war die Idee der nachhaltigen Entwicklung. Der Entwurf wurde zur öffentlichen Diskussion vorgelegt und nach 3 Jahren reger Debatten im Juli 2003 vom Gemeinderat beschlossen.

Zu den Kriterien für die Erreichung der Ziele zählt auch die individuelle Gestaltung der Maßnahmen in Bezug auf die Situation der jeweiligen Stadt, bzw. die Orientierung an der jeweils besten Lösung einer Aufgabenstellung. Eine gute Möglichkeit dieser Art Erfolgsvermittlung sind Good bzw. Best Practices.

Können Sie Best Practices schildern, die dem im Jahr 2000 in Ihrer Stadt gesetzten Ziel entsprechen? Welche Probleme stellten sich, welche Erfolge wurden erzielt, welche Schritte von auswärts (z.B. von anderen Städten, Regionen) bzw. nach auswärts (in andere Städte, Regionen) transferiert?

BERLIN: Die „Wanderung“ der Wohnbevölkerung aus der Innenstadt an die Stadtränder und darüber hinaus hatte in der zweiten Hälfte der 90er Jahre ihren Höhepunkt erreicht. Seither ist sie deutlich rückläufig, u.a. weil die Landesplanung der beiden Bundesländer Berlin und Brandenburg in einer gemeinsamen Behörde arbeitet und seit 1998 mit einem verbindlichen Raumordnungsplan für den Metropolitanraum die Entwicklung begleitet. Durch Beratung und Kontrolle der gemeindlichen Bauleitplanung und durch Prüfung von großen Projekten auf ihre Übereinstim-



Budapest: Die Stadtautobahn wurde für 3 Wochen zum Donaustrand umfunktioniert. The city motorway was turned into a beach along the Danube for three weeks © City of Budapest

PRAHA: some short- and long-term effects of the ongoing implementation of one of the seven Prague's strategic priorities "Reliable functioning and environmentally sound transport" are already beginning to manifest themselves. Above all, Prague residents and visitors have shown a keen interest in using public transport services; in fact, numbers have increased in 2001 and 2002 for the first time since 1990. At the same time, the city succeeded in stopping the decline of the share of city transport in the transport modal split and level it at roughly 60 % (compared to 40 % individual motorised traffic).

More than 85% of the hinterland of the city is now integrated in the transport system. The system includes city transport (underground, trams, funicular railway, and buses), suburban rail and the bus network.

WIEN: Intelligent Mobility and the objectives it entails has been included in the Traffic Master Plan adopted by the City Council in autumn 2003. Traffic policies in Vienna are committed to the following principles:

- **sustainable mobility:** better chances of mobility for all social levels, reduced burden on the environment, climate protection, more safety in traffic
- **effectiveness:** true cost accounting, optimised cost/effectiveness ratio
- **acceptance:** information and awareness-raising campaigns, participation of stakeholders and citizens, moderation and mediation
- **cooperation:** region of Vienna, Planning community for the Eastern Region, city partnerships, p-p-p, financing partnerships
- **innovation:** organisation and financing, cooperation, communication and citizen participation, non-motorised digital mobility, technology and construction

ZAGREB: In 2000, along with the Project "Intelligent mobility", a draft Urban Master Plan for the City of Zagreb was designed. Basic starting point for the draft was a philosophy of sustainable development including principles of intelligent mobility. The draft plan was submitted to public debate and after three years of lively discussions the City Assembly adopted the new Master Urban Plan in July 2003.

The criteria for reaching these goals were set out during three meetings and included individual steps taken by each city according to its situation, taking into account the best possible solution –good and best practices being considered as a viable option for successful implementation. Could you please define the Best Practices chosen to reach the goal of 2000 which was to limit urban sprawl and promote existing areas by improving infrastructure. What problems did you encounter, to what extent were you successful, which steps did you transfer from outside (e.g. from other cities or regions) or take outside (to other cities or regions).

BERLIN: the "migration" of residents from the city centre to the peripheries and beyond reached its peak in the latter half of the 1990ies. Since then it has definitely been on the decline, which is also due to the fact that regional planning for Berlin and Brandenburg now works as one authority and has been accompanying developments in the metropolitan area based on a binding regional policy plan since 1998. The authority has advisory and supervisory

mung mit den festgesetzten Zielen („Raumordnungsverfahren“) hat diese Behörde mit zum Rückgang der Zersiedelung beigetragen.

BUDAPEST: Budapest hatte schon vor URBAN 21 Informationsaustausch mit anderen europäischen Städten. Seit der Deklaration sind die Beziehungen zu Wien und Berlin enger geworden, und bei der Erstellung des Pakraumkonzepts sind nicht nur zufällig Wiener Erfahrungen eingeflossen.

Die Budapester Experten beteiligen sich an verschiedenen internationalen Projekten, dabei ist v.a. das LUTR (Land Use and Transportation Research – Erforschung von Landnutzung und Verkehr) – Programm erwähnenswert, das von der EU über das 5. Rahmenprogramm gefördert wird. Im Oktober 2003 wurde in Budapest zu LUTR eine internationale Konferenz abgehalten.

PRAHA: Das Prager Ziel bei URBAN 21 war der Übergang von einer monozentrischen zur polyzentrischen Struktur. In einigen Bezirken kann man diesen Wandel schon erkennen, allen voran liegt der Bezirk Smichov als eigenes innerstädtisches Zentrum. Die Fortschritte von Karlin wurden durch die Überschwemmungen im Sommer 2002 ein wenig gebremst. Eine signifikante Abnahme der Fahrzeuge an den Einfahrtstellen in die Innenstadt konnte bis jetzt aber noch nicht verzeichnet werden.

WIEN: Entlang der U-Bahnachsen werden in Wien attraktive Entwicklungsstandorte und Zentren forciert. Das Schnellbahnnetz der Bundesbahnen soll das Wiener ÖV-Netz mit den wichtigsten Städten im Umland verknüpfen und auch dort Entwicklungsimpulse setzen. Dieses Ziel entspricht dem „Siedlungspolitischen Konzept Ostregion“ der Planungsgemeinschaft Ost (Wien, Niederösterreich und Burgenland). Die Umsetzung ist bis jetzt mit Ausnahmen beim Schnellbahnnetz aufgrund von Interessensgegensätzen der Bundesländer bzw. der beteiligten Gemeinden, sowie fehlendem regionalem Bewusstsein für die Notwendigkeit zum Gegensteuern noch nicht gegeben. Erste Ansätze, Entwicklungsprobleme zwischen den Gemeinden bzw. mit Wien – auf rein freiwilliger und informeller Basis – zu behandeln, wurden mit der Einsetzung von RegionalmanagerInnen geschaffen, die ein gemeinsames grenzübergreifendes Regionsbewusstsein zwischen Wien und seinen Umlandgemeinden aufbauen sollen.

ZAGREB: Die Ausgangspunkte im Verkehrsplan waren Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils, parallel dazu laufende Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs. Im öffentlichen Verkehr wurde ein neuer Modus entwickelt: Der Light Rail Transit, ein Best Practice aus Westeuropa, läuft im Zentrum unter der Erde, sonst auf der Straße. An vielen Endstellen wurden P+R- bzw. B+R-Infrastrukturen eingerichtet. Der Ausbau des Radwegnetzes auf rund 320 km wurde bei den öffentlichen Diskussionen sehr gut angenommen. Öffentliche Garagenprojekte wurden von der Innenstadt an deren Rand übersiedelt.

Obwohl die Stadt ein kompaktes Erscheinungsbild bekommen soll, wurden doch noch die letzten Wohnungs- und Geschäftsgebäude am Stadtrand errichtet.

functions in the municipal general development plan and assesses major projects as to their adherence to defined objectives (regional policy procedures) and as such has contributed enormously to reducing urban sprawl.

BUDAPEST: Intelligent Mobility was important for the conscious development of a transportation system in Budapest, although the Hungarian capital has been exchanging information in the context of Intelligent Mobility with several European cities for some time. Relations with Vienna and Berlin have become closer and it is not by accident that experiences from Vienna were strongly considered for the development of a parking system in Budapest. Both formal and informal exchange of experiences continues to date. In order to get to know the methods and innovations of Intelligent Mobility experts from Budapest are taking part in several international projects on information exchange. Worth mentioning in this context is the ongoing LUTR (Land Use and Transportation Research) project arranged within the 5th framework programme of the EU. The international LUTR conference was held in Budapest in October 2003.

PRAHA: Our aim at URBAN 21 was to bring about the transition from mono-centric to polycentric structures. The results are already apparent in certain boroughs. The development of Smichov as a new separate city centre has made the biggest headway so far. The promising development of a new centre in Karlin has been slowed down by the flooding of this area in 2002. Decrease in the number of vehicles at the entrance to the central part of the city (at the so-called central cordon) has not as yet been significant.

WIEN: our aim is to encourage attractive locations and centres along the underground lines. The regional train network operated by the federal railways is to link Vienna's public transport network with major cities in the environs of the city and thus to set new incentives for development. This objective is in line with the "settlement concept for the Eastern Region" developed by the Planungsgemeinschaft Ost (planning initiative for the Eastern Region in Vienna, Lower Austria and the Burgenland). Implementation so far, with a few exceptions, has not made much headway because of conflicting interests of the provinces and municipalities involved, and because of a lack of re-



Das Schnellbahnnetz der Bundesbahnen soll das Wiener ÖV-Netz mit den wichtigsten Städten im Umland verknüpfen – The regional train network operated by the federal railways is to link Vienna's public transport network with major cities in the environs of the city

Konzepte zur Nutzung von Informationstechnologien und zur Zeitorganisation waren im Jahr 2000 noch unterrepräsentiert. Welche Ideen dazu hat die Stadt entwickelt oder umgesetzt?

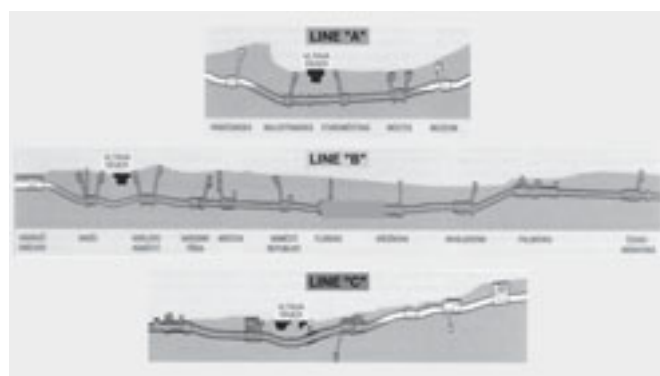
BERLIN: Einer der strategischen Schwerpunkte liegt in der besseren Ausnutzung brachliegender Infrastrukturkapazitäten. In den vergangenen drei Jahren konnte auf dem gesamten Hauptverkehrsstraßennetz eine flächendeckende Detektionsinfrastruktur aufgebaut werden. Seit diesem Jahr nutzt eine als PPP-Projekt betriebene Verkehrsmanagementzentrale die umfassende Echtzeitinformation über die Verkehrslage im motorisierten Individualverkehr und im ÖV Berlins zur Verkehrsinformation und gibt die ausgewerteten Daten als Steuerungsressource an die Polizei weiter. Nach organisatorischen Veränderungen wird in Kürze eine neue Steuerungseinheit für integriertes Verkehrsmanagement ihre Arbeit aufnehmen.

BUDAPEST: Im Jahr 2001 wurde die Informationstechnologie-Strategie mit einem Dokument zur Weiterentwicklung virtueller Kommunikationssysteme abgeschlossen. Dieses war die Basis für die Budapester Webseite (www.budapest.hu) mit aktuellem Bürgerservice.

Das Strategiepapier sah für die Stadt auch bessere Computerausstattung vor. In einigen häufig benutzten Unterführungen wurden diesen Oktober Internet-Terminals angebracht. Der Einsatz der Telematik weist in Budapest auf eine zehnjährige Geschichte zurück. Im Jahr 2002 wurde eine Studie über die Entwicklung der Verkehrssteuerungssysteme gemacht. Dabei wurden z.B. die Auswirkungen abgestimmter Ampelphasen auf die Luftverschmutzungswerte untersucht.

PRAHA: Die Überschwemmungen im August 2002 haben das Verkehrssystem der Stadt schwer beeinträchtigt, der Schaden wird auf 10 Mrd Kronen (320 Mill. Euro) geschätzt. Die U-Bahn-Stationen standen teilweise vollständig unter Wasser. Prag hat bedingt durch diese Umstände v.a. einen Katastrophenplan für das Verkehrssystem erarbeitet, der gleichzeitig die ausgezeichneten Krisenbewältigungskapazitäten der Stadt demonstriert.

WIEN: Der Masterplan Verkehr 2003 für Wien sieht den Einsatz von innovativen Verkehrsmanagementinstrumenten



Praha: Überschwemmungen setzten alle drei U-Bahnlinien unter Wasser

Floods disrupted operation of all three underground lines

© City of Praha

regional awareness for a need to become active. Regional managers appointed to develop a common cross-border regional awareness among Vienna and the surrounding municipalities are seen as a first approach to treating development issues in a joint effort.

ZAGREB: basic ideas for traffic planning were to improve public transport and to promote cycling and walking, while introducing restrictive measures for individual motor vehicle trips. Technological improvements and the extension of the current tram, railway and bus network were promoted, along with establishing a new mode: Light Rail Transit. The idea of LRT was based on Best Practices from Western European cities. In Zagreb, LRT comprises 5 km of underground routes in the city centre plus a major network at street level elsewhere. P+R and B+R infrastructure was introduced to tram, bus and LRT terminals and some railway stations. Approximately 320 km of bicycle routes are to be built within city borders. The idea of cycling was particularly well received in public debates. In order to restrict passenger car trips and transform the city centre into a more lively area, construction of new public garages was prohibited within a range of 2.3 square kilometres of the city centre. Sites for new public garages were set up at the edge of the city centre. Although the idea of a compact city was included in the Master Urban Plan some residential and business areas were still developed at the periphery. Now it seems that urban sprawl has finally come to a halt.

Concepts for the use of new information technologies and time management were underrepresented in 2000. Which ideas have you developed or implemented since? What obstacles are to be reckoned with?

BERLIN: one major strategic emphasis is on exploitation of unused infrastructure capacities. During the past three years we have been able to establish an area-wide detection structure for the main traffic network. A traffic management centre operated as a p-p-p project has been using comprehensive real-time information on traffic situations for individual motorised transport and public transport in Berlin since early this year. The aim is to produce traffic information and supply the police with valuable control data.

BUDAPEST: The information technology strategy of Budapest was finalised in 2001. It provides the principal document for all virtual communication system-development. Based on this document the website for the Budapest Municipality (www.budapest.hu) is currently being developed, the aim of which is to offer an increasing supply of services and information to citizens using the Internet. With its strategy the Budapest Municipality has also improved the supply of computers for municipal institutions and schools. In order to facilitate the use of the Internet in some heavily frequented underpasses free Internet-points were installed on a trial basis in October 2003.

The adoption of telematics in Budapest goes back a decade. In terms of intelligent mobility a study was conducted in 2002 on the development of the traffic control system. Research was done to see how traffic lights and the pollution-monitoring system could be linked so that traffic lights could be adapted to the requirements of environmental protection with the help of information technology.

ten und intelligenten Mobilitätsformen vor. Z.B. Verkehrsmanagement (Projekt VEMA in Wien, Erneuerung der Verkehrsleitzentrale, dynamisches Verkehrsleitsystem, strategische Steuerung der Verkehrsabwicklung), Mobilitätsdienstleistungen (Call Center Mobilität, SMS Echtzeitabfragen über Verkehrsmittel, betriebliches Mobilitätsmanagement, Implementierung von Mobilitätseffizienztests im Internet, Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Großveranstaltungen) und sanfte Mobilitätsmaßnahmen (z.B. ÖV-Betriebstickets, ÖV-Pläne für Haushalte, Mobilitätsgrundpakete für Neuzugezogene, Telearbeit, Car sharing, Car pooling, Park&Drive Umsteigeplätze).

ZAGREB: Zum Einsatz von IT im Verkehr wird sehr viel geplant, aber wenig praktisch umgesetzt. Ein erster Schritt zur Informationsorganisation im Straßenbahnnetz sind Informationsdisplays, die in der Station Straßenbahnlinie, Plattform und Abfahrtszeit anzeigen. ■

PRAHA: The flood of August 2002 (classified as a five-hundred-year flood) caused serious damage to the city's transport system. The damage caused by the flood to the transport system has been rated at CZK 10 billion (approximately EUR 320 mil.). A major portion of this amount is attributable to the flooding of the Prague underground, where approximately one half of the stations were out of operation after the flooding, and one third were directly flooded. Despite this difficult situation, Prague successfully launched an emergency substitute scheme of the city transport, thereby demonstrating its extensive capacity to deal with crises.

ZAGREB: with regard to new information technologies in traffic, more has happened in theory than in practice. Displays were placed at tram terminals providing information on tram line, platform and departure time. This is considered a first step towards planned information on tram networks. ■

T H E M A

STADT WIEN: MASTERPLAN VERKEHR 2003 – CITY OF VIENNA: TRAFFIC MASTER PLAN 2003

Das im Jahr 1994 erstellte Wiener Verkehrskonzept stellt einen Meilenstein partizipativer Planung dar. In einem bis dahin im Verkehrsbereich, der von sehr unterschiedlichen Interessenlinien durchzogen ist, unvorstellbaren Prozess konnte mit den verschiedenen Interessensgruppen ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, das in den letzten Jahren erfolgreich umgesetzt wurde (Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Stadtentwicklung entlang von Verkehrsachsen, Wiedergewinnung öffentlicher Raum, etc.). Die neuen Aufgaben, vor denen der Masterplan Verkehr, der 2003 in Kraft trat, nun steht, gehen aber über die innere Stadtstruktur hinaus und beziehen sich vor allem auf regionale Veränderungen, vor allem die EU-Osterweiterung. Bei der vorgesehenen Revision des Transeuropäischen Netzes (TEN) werden die Netze der zentraleuropäischen Beitrittsländer als innereuropäische Verkehrsnetze genutzt. Der Masterplan Verkehr hat das eine Ziel, die Position Wiens in diesen Netzen zu definieren und zu stärken.

Der Masterplan Verkehr ist neben diesen nationalen und internationalen Aufgaben aber auch den Zielen des Wiener Verkehrskonzepts von 1994 verpflichtet. Als weiteres großes Ziel, das im Wiener Strategieplan festgeschrieben wurde, ist die Einbindung des Gender Mainstreaming in das Verkehrskonzept zu sehen. Diese Ziele sind im Masterplan Verkehr als Module beschrieben. Das erste Modul, die regionalen, nationalen und internationalen Maßnahmen, sind bereits beschlossen. Vor kurzem wurden weitere Module zum Masterplan Verkehr Wien 2003 mit dem Ziel der Schaffung eines zeitgemäßen auf Nachhaltigkeit ausgerichteten „umfassenden Steuerungsinstrumentes“ für alle den Verkehr betreffenden Belange abgeschlossen. Diese Bearbeitung umfasst die fachliche Aufarbeitung der Themen, eine Mobilitätsoffensive (Bürgerbeteiligungsverfahren), eine Mobilitätsstudie, und optional Pilotprojekte.

The Vienna Traffic Concept prepared in 1994 is a milestone of participatory planning. Using a process nobody had believed would work for an area as conflict-ridden as traffic planners were able to establish a highly successful concept in cooperation with the various stakeholders (expansion of public transport, urban development along main traffic arteries, recovering public space, etc.). The Traffic Master Plan which entered into force in 2003 is now faced with additional tasks well beyond restructuring urban traffic and in fact has to tackle regional changes, such as the EU enlargement. The new revised Trans European Network (TEN) will include networks of Central European candidate countries. The objective of the Traffic Master Plan is to define and strengthen Vienna's role in the future network.

Yet apart from these national and international tasks the Traffic Master Plan is also required to adhere to the objectives of the 1994 Vienna Traffic Concept. One of the main goals set out in the Vienna Strategy Plan is to introduce mainstreaming to the traffic concept. The objectives are outlined as modules in the Traffic Master Plan. The first module, i.e. regional, national and international measures, has already been decided on. Additional modules have been identified with the aim of creating an up-to-date "comprehensive control instrument" that will emphasise sustainability in all traffic-related areas. The process will involve a review of all issues from the technical point of view, a mobility campaign (citizen participation), a mobility study, as well as optional pilot projects.

CONTACT:

DI Sigrid Oblak, Magistrat der Stadt Wien,
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14–16, 1082 Wien
Phone: +43 1 4000-88842, Fax: +43 1 4000-99-88842
E-mail: obl@m18.magwien.gv.at, www.wien.at

T H E M A**GEHZEUGE – WALKING TOOLS**

Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Technische Universität Wien:
„Kein Mensch käme auf die Idee, so viel öffentlichen Raum zu beanspruchen wie ein Autofahrer. Stellen Sie sich vor, wir benützten zum Gehen «Gehzeuge» Dinger, so groß wie ein Auto, die wir mit uns herumtragen: Wir hätten sofort einen riesigen Fußgängerstau.“

Univ. Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Vienna Technical University:
“Noone would even think of using up as much public space as car drivers. Just imagine if we carried around «walking tools» for walking the size of a car: the pedestrian traffic jam we would cause would be enormous.”

RELAUNCHED & READY!

WWW.BESTPRACTICES.AT

**New features, including**

- searchable database
- Best Practices from Central and Eastern Europe
- documents and links database
- Best Practices Websites 2003

NEWSFLASH PRESUD**PEER-REVIEWS ZUM THEMA NACHHALTIGE ENTWICKLUNG IN EUROPÄISCHEN STÄDTEN**

PEER REVIEWS FOR EUROPEAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT

PRESUD ist ein EU-Forschungsprojekt, bei dem untersucht wird, was europäische Städte zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen können. PRESUD entwickelt die OECD-Methode zur Evaluierung der Umweltsituation von OECD-Mitgliedsstaaten („Peer Reviews“) weiter und schafft ein neues europaweit einsetzbares Instrument zur Bewertung und Förderung der Umsetzung der nachhaltigen Entwicklung in europäischen Städten. Die Partnerschaft besteht aus neun europäischen Großstädten (Birmingham, Den Haag, Leipzig, Malmö, Newcastle, Nottingham, Tampere, Venedig und Wien), der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Eurocities, der englischen Improvement and Development Agency (IDEA) und der University of the West of England (UWE).

Ein Team, bestehend aus fünf Personen der Projektpartnerstädte – „peers“ –, untersucht, wie die Städte den ökologischen, ökonomischen und sozialen Anforderungen gerecht werden. Aufgrund der gesammelten Informationen wird ein Aktionsplan („SMART Action Plan“) zur Verbesserung der nachhaltigen Entwicklung ausgearbeitet, der als Basis für Strategien und Arbeitsweisen dient. Nach 18 Monaten erfolgt eine weitere Beurteilung durch ein Review-Team, um den erzielten Fortschritt der Stadt einzuschätzen.

PRESUD is an EU research project designed to find out how European cities can contribute to sustainable development. It draws on an OECD method created to review the environmental situation of OECD member states (“Peer Reviews“) and as such provides an efficient tool for evaluating and promoting sustainable development in all European cities.

The partnership includes nine major European cities (Birmingham, Den Haag, Leipzig, Malmö, Newcastle, Nottingham, Tampere, Venice and Vienna), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Eurocities, the British Improvement and Development Agency (IDEA) as well as the University of the West of England (UWE).

A team of five “peers“ from partner cities has been appointed to investigate how cities can meet ecological, economic and social demands. The information collected will provide the basis for an action plan (“SMART Action Plan“) to accelerate sustainable development and devise further strategies and working methods. A review team will assess the situation and all potential progress 18 months into the project.

NEWSFLASH

CITIES & MARKETS – SHIFTS IN URBAN DEVELOPMENT, IFHP 47TH WORLD CONGRESS

VON 5.-8.10.2003 IM WIENER RATHAUS – VIENNA CITY HALL, OCT. 5-8, 2003



Städte sind ältere ökonomische Einheiten als Staaten. Sie generieren bis zu 80% der staatlichen Einkünfte. Bis 2020 werden zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten leben, wobei der Anteil vor allem in den Entwicklungsländern stark ansteigt. Bei diesem Kongress kamen Experten zusammen, um die verschiedenen für die Stadt (bzw. ihr Umland) als Gesamtes ökonomisch relevanten Bevölkerungsschichten zu erfassen, ihre Probleme zu erkennen und gegebenenfalls regulativ einzugreifen, wobei auch die Notwendigkeit oder Fragwürdigkeit bzw. Legitimität von Eingriffen seitens der Verwaltung oder privater Stellen zur Diskussion stand.

So vielseitig wie die Bevölkerung und Ausgangslage der verschiedenen Städte waren auch ihre Probleme. Einige Redner erstellen z.B. eine Aufgliederung in den privaten, den sozialen und den informellen Bereich, andere unterschieden zwischen einem formalen bzw. statischen (Gebäude, Steuerzahler) und einem informellen bzw. kinetischen Raum (Slums).

Ein weiteres Thema waren Randgruppen wie ältere Personen, Migranten, oder Arme. In diesem Zusammenhang ist auch Besitzstruktur erwähnenswert: Wien ist auf der Welt einzigartig mit einem extrem hohen Anteil an Mietern und Gebäuden im Kommunalbesitz bzw. mit Förderungen durch die öffentliche Hand. Auf dem Kongress wurde die Finanzierbarkeit, Planung und Durchführung durch Public-Private-Partnership bzw. durch Public-Private-People-Partnership diskutiert. Was motiviert die verschiedenen Partizipanten (besonders den privaten Sektor) zur Teilnahme?

Erhältlich ist ein Tagungsband, Informationen zu den RednerInnen und eine Teilnehmerliste.

Cities are much older economic entities than states. They generate up to 80% of state revenues. By 2020 two thirds of the world population will live in cities, an increase which will be most noticeable in developing countries. The congress gathered a number of experts to identify those parts of the population which are economically relevant for cities and their environs, to point out advantages and drawbacks and regulate where necessary, but also to discuss the need for, or rather the legitimacy of public and private interventions.

The issues discussed were as manifold as the cities and the people who live in them. Some of the speakers referred to societies as consisting of the private, the social and the informal sector while others distinguished between formal or static (buildings, taxpayers) and informal or kinetic space (slums).

Another focus was on people threatened by exclusion, such as the elderly, migrants or the poor. In this context it is interesting to note how ownership structures vary in different cities: Vienna, for example, has a share of rental and community-owned buildings (or buildings subsidized with public funding) like no other. Public-private-partnerships and public-private-people-partnerships were discussed as possible options for financing, planning and implementation. What makes different players, especially private ones, want to participate in the process?

The conference papers, background information on the speakers as well as a list of participants are now available.

FOR MORE INFORMATION visit the International Federation for Housing and Planning at: <http://www.ifhp2003.at>

BÜCHER – BOOKS



Hermann Knoflacher

ZUR HARMONIE VON STADT UND VERKEHR. FREIHEIT VOM ZWANG ZUM AUTOFAHREN

2., verbesserte und erweiterte Auflage.
Böhlau Verlag Wien - Köln - Weimar, 1996
ISBN 3-205-98586-9, EUR 23,80

Hermann Knoflacher, Universitätsprofessor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien, analysiert die Verhaltensweisen der Stadtbewohner im Verkehrssystem. Knoflacher plädiert in diesem Buch für die Befreiung von der Abhängigkeit vom Auto und die Weiterentwicklung zu Fußgängern, um zu einer humanen Verkehrs- und damit Stadtstruktur zu gelangen.



Hermann Knoflacher

STEHZEUGE. DER STAU IST KEIN VERKEHRSPROBLEM

Böhlau Verlag, Wien (2001)
ISBN 3-205-98988-0, EUR 19,90

Das Auto steht entweder auf einem Parkplatz oder im Stau und ist somit eigentlich kein Fahr-, sondern eine Stehzeug. Der Stau ist wiederum eine Folge der falschen Parkraumorganisation. Zum Erlangen einer besseren Lebensqualität ist mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr Voraussetzung.



Heike Leitschuh-Fecht

LUST AUF STADT. IDEEN UND KONZEPTE FÜR URBANE MOBILITÄT

Verlag Paul Haupt, Bern - Stuttgart - Wien, 2002
ISBN: 3-258-06484-9, EUR 14,90

Die Autorin präsentiert und analysiert elf Städte in Deutschland, Holland, Italien und der Schweiz, in denen Intelligente Mobilität an Raum gewinnt. Es sind nicht die Metropolen sondern die Klein- und Mittelstädte, die ganz neue Wege ausprobieren.

Maria Nicolini (Hrsg.)

RAUMPLANUNG UND NEUE VERTRÄGLICHKEITEN

Böhlau Verlag, Wien, 1997
ISBN 3-205-98508-7, EUR 29,90

Ursula Kose, Lilli Licka

BESPIELBARE STADT

Band 56 der Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, 1995
ISBN 3-901210-61-X, EUR 8,72

Die Erhaltung bzw. Neuschaffung von Orten des Spiels muss nach Ansicht der Autorinnen zentrales Anliegen einer vorausschauenden Stadtverwaltung sein und ist eine Investition in eine lebendige, gesunde, beispielbare Zukunft.

Jan Gehl & Lars Gemzøe

NEW CITY SPACES

The Danish Architectural Press, Arkitektens Forlag, Copenhagen 2000
ISBN 87-7407-235-8

Copenhagen provides an excellent platform from which to study and describe the new role and new form of public spaces in contemporary society. The book offers insight into these working methods, and highlights particular examples of successful urban design that best serve the everyday needs of city communities. Examples from Barcelona, Lyon, Strasbourg, Freiburg, Portland, Curitiba, Cordoba, and Melbourne.

In Copenhagen lassen sich die neue Rolle und Form öffentlicher Plätze sehr gut studieren und beschreiben. Das Buch ermöglicht einen Einblick in die Arbeitsmethoden und schildert besonders erfolgreiche Beispiele der Stadtplanung, die auf alltägliche Bedürfnisse der Bewohner eingehen. Die Beispiele stammen aus Barcelona, Lyon, Strasbourg, Freiburg, Portland, Curitiba, Cordoba, und Melbourne.

J.H. Crawford

CARFREE CITIES

International Books, July 2000
ISBN 90 5727 037 4

Carfree Cities offers a practical solution to the many urban problems caused by cars and trucks. The carfree city saves energy, preserves the environment, and improves the quality of our lives.

Das Buch bietet praktische Lösungen zu Problemen, die sich aus dem PKW- und LKW-Verkehr ergeben. Die autofreie Stadt spart Energie, schont die Umwelt und verbessert die allgemeine Lebensqualität.

A VISION OF CAR FREE CITIES IN CENTRAL AND EASTERN EUROPE

Raising awareness and promoting innovative approaches to sustainable mobility and road safety

Hrsg.: European Academy of the Urban Environment, Berlin 2002 (English)

This publication includes many interesting examples of innovative mobility management, concepts for sustainable ways to urban mobility, descriptions of the renewed traffic and transport systems in selected central and eastern European cities, promotion of and approaches to sustainable urban transport, and experiences with the European Car Free Day in central and eastern Europe. Foreword by the representative of the European Commission, Claude Buchu.

Available at:

<http://www.eaue.de/Publikation/inhaltcarfree.htm>

Diese im Internet erschienene Veröffentlichung enthält viele Beispiele für innovatives Mobilitätsmanagement, Konzepte für nachhaltige urbane Mobilität in ausgewählten zentral- und osteuropäischen Städten, Vorschläge für nachhaltigen öffentlichen Verkehr und Erfahrungen mit dem Europäischen Autofreien Tag. Das Vorwort stammt von Clude Buchu, dem Repräsentanten bei der Europäischen Kommission.

INTERNETADRESSEN – RELATED INTERNET SITES

PARKEN IN WIEN – PARKING IN VIENNA

<http://www.parkeninwien.at/>

Mehrsprachige Informationen über das Wiener Parkraummanagement: Parkleitsystem GARIS, Garagen, Sicherheit, Kurzparkzonen, weiterführende Links. Die Seite ist in deutsch und englisch und spricht sowohl Wiener als auch Gäste an. English page included.

» BEISPIELE FÜR VERKEHRSMANAGEMENT-SEITEN IN EUOPA

EUROPÄISCHE KOMMISSION – GENERALDIREKTION ENERGIE UND VERKEHR

EUROPEAN COMMISSION – DEPARTMENT FOR ENERGY AND TRANSPORT

http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/

Verkehr/Transport:

<http://www.europa.eu.int/comm/transport/>

Alle Vorschriften, Richtlinien, Förderprogramme der EU; eigene Seite für umweltverträglichen Stadtverkehr; Aufgaben der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

EU-Regulations, Guidelines and Support Programmes, one page for environmentally sustainable transport in the city; responsibilities of the European Conference of Ministers for Transport (CEMT)

ELTIS - EUROPEAN LOCAL TRANSPORT INFORMATION SERVICE

<http://www.eltis.org>

ELTIS ist ein europäisches interaktives Portal für Nachrichten und Ereignisse im Nahverkehr, Verkehrsmaßnahmen, Politik und Vorgehensweisen in den europäischen Städten und Regionen. Die Nachrichten bieten eine regelmäßige Zusammenfassung der Neuigkeiten aus dem Stadt-, Regional- und europäischen Verkehr. In einem Abschnitt sind bevorstehende Ereignisse im Bereich des städtischen Verkehrs, weiters werden Fallstudien und Beispiele für Aktivitäten im Bereich des städtischen und regionalen Verkehrs in Europa vorgestellt.

ELTIS is a Europe-wide interactive portal for events and news on regional traffic, traffic measures, policies and procedures in European cities and regions.

» UK

CLEAR ZONES, UK

<http://www.clearzones.org.uk>

Die Seite erklärt die Funktion von Clear Zones, vermittelt Kooperationen, enthält Literatur und Case Studies.

Clear Zones aim to reduce pollution and traffic in towns and enhance manufacturing and export opportunities by developing relevant technology and techniques through partnerships between cities, industry, academia and Government. The site provides all kinds of information to achieve this goal.

RESOURCE FOR URBAN DESIGN INFORMATION (RUDI)

<http://www.rudi.net/>

RUDI bietet Texte, Orientierung und Literaturempfehlungen zu Good Practices in Stadtdesign. Die Seite unterstützt bei der Suche nach Beratung und Herstellern, bei der Erstellung technischer Gutachten, akademischer Recherche, Kontaktsuche und der Aktualisierung vorhandener Informationen.

RUDI offers information about good practice in urban design. It provides text content, directory information and reference sources on project design, finding a consultant or manufacturer, writing technical reports, academic research and writing, tracing people and organisations, sharing information with others, new developments in urban design, reviewing new publications.

COMMISSION FOR INTEGRATED TRANSPORT

<http://www.cfit.gov.uk>

Ein Forum für Publikationen, auch die „Motorists“ kommen zu Wort. Hat eine eigene Webseite für die congestion charge.

A forum for publications on integrated transport policy, monitoring developments across transport, environment, health and other sectors. Also motorists are asked for their opinion. One page deals with congestion charge.

EUROPEAN PLATFORM ON MOBILITY MANAGEMENT (EPOMM)

<http://www.epommweb.org/>

bzw. für österreich:

<http://www.epommweb.org/index.phtml?sprache=at>

Webseiten verschiedener Mitgliedsländer, u.a. auch Österreich. Auf der Seite findet man allgemeines zu EPOMM, Aktivitäten in Österreich, Partner, Links, Publikationen (eigener Newsletter als pdf-Download)

Contains member country's websites, e.g. Austria, gives general information about the institution, partners, links, publications. (pdf-newsletter for download)

PROJECT FOR PUBLIC SPACE (PPS)

<http://www.pps.org/>

Auf dieser Homepage werden Beispiele für Verkehrsberuhigung, v.a. in den USA, beschrieben, sie enthält aber enthält auch eine tschechische Seite:

presents examples for calming down traffic, especially in the USA; also contains a Czech section:

CZECH PARTNERSHIP FOR PUBLIC SPACES

http://www.pps.org/local_economic_development/

[Czech_Partnership/#czech](#)

CARBUSTERS

<http://www.carbusters.org/>

Carbusters ist eine internationale Organisation zur Verkehrsberuhigung mit Sitz in Prag! Die Vernetzung erfolgt über das Internet, Ziele und Aktivitäten beschrieben, aufgelockert mit Cartoons. Viele Links.

Car Busters is a global network of people promoting alternatives to car dependence and automobile-based urban planning. With our Prague office serving as the network hub, we work to share information, skills and experience and to facilitate exchange and collaboration across national boundaries and language barriers. Shows up with cartoons and many links.

SMILE – SUSTAINABLE MOBILITY INITIATIVES FOR LOCAL ENVIRONMENT

<http://www.smile-europe.org>

Das Klimabündnis sammelt mit Unterstützung der Europäischen Kommission (EU-Life – Förderung) vorbildliche Strategien und Maßnahmen von Kommunen für eine nachhaltigere Verkehrsgestaltung in ganz Europa.

Die erste Projektphase beinhaltet die Recherche und Erfassung. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Besucher dieser Page aufgefordert, über einen Fragebogen zur Verkehrsentwicklung und kommunale Maßnahmen erfragte Informationen in Ihrer Kommune zur Verfügung zu stellen. (PDF-Broschüre zum Download)

TERMINE – CALENDAR

THEMA / TOPIC & INFORMATION	ORT / LOCATION
Forum „Nachhaltigkeits-Marketing: Grundlagen und Potenziale“ Institut für Wirtschaft und Ökologie; http://www.iwoe.unisg.ch/forum2003	24. – 25.11.03 St. Gallen, Switzerland
1st Global Forum on Sustainable Development; http://www.equitable-forum.org	27. – 29.11.03 Paris, France
Conference on the Human Dimensions of Global Environmental Change „Governance for Industrial Transformation“; International Human Dimensions Programme on Global Environmental Change (IHDP); http://www.fu-berlin.de/ffu/akumwelt/bc2003/index.htm	5. – 6.12.03 Berlin, Germany
UN World Summit on the Information Society (WSIS); www.ict-4d.org	10. – 12.12.03 Geneva, Switzerland
CORP – 9th international conference on information and communication technologies in urban and spatial planning; Multimediplan; http://www.corp.at	25. – 27.02.04 Vienna University of Technology, Austria
Conference on Integrated Water Management of Transboundary Catchments Instituto de Soldadura e Qualidade; http://transcat.isq.pt/	24. – 26.03.04 Venice, Italy
International Eco-efficiency Conference; Leiden University; http://www.eco-efficiency-conf.org	1. – 3.04.04 Leiden, Netherlands
Zweites Eurosolar Weltforum Erneuerbare Energien; Eurosolar http://www.world-council-for-renewable-energy.org/coneevents/coneevents.html	30. – 31.05.04 Bonn, Germany
International Conference for Renewable Energies „RENEWABLES 2004“ Bundesrepublik Deutschland; http://www.renewables2004.de/	1. – 4.06.04 Bonn, Germany
EuroScience Open Forum 2004 (ESOF2004); EuroScience; http://www.esof2004.org	25. – 28.08.04 Stockholm, Sweden

NEWSFLASH

DATENHIGHWAY UNTER DER STRASSE – UNDERGROUND DATA HIGHWAY

Verkehrsbehinderungen durch aufgegrabene Straßen gehören immer mehr der Vergangenheit an. Kanalanschlüsse werden in Wien unter der Fahrbahn verlegt, der Verkehr kann darüber zügig weitergeführt werden, und die Anrainer werden nicht durch Baulärm gestört.

Auch die für moderne Kommunikationstechnologie notwendigen Glasfaserkabel können mit dem CableRunner-System gleich mitverlegt werden. Dabei werden sie über die Kanaleinstiege in die bereits montierten Rohre eingebracht. Der Objektanschluss erfolgt ohne Aufgrabungsarbeiten über den in jedem Gebäude vorhandenen Kanalanschluss.



Traffic obstructions caused by road works are becoming a thing of the past. In Vienna, connections to the sewer system are now completed underground, with no obstructions to passing traffic and no unnecessary construction noise for residents either.

The Cable Runner system is also useful for laying the glass fibre cables required for today's communications technology. This is achieved by introducing them to the readily assembled pipes via manholes. With the sewer connections already in place no digging is required for cable hook-up to individual buildings.

INFORMATION: Wien Kanal Abwassertechnologien GesmbH & C. KG
A-1030 Wien, Modecenterstraße 14/Block C, Tel: +43 1 79514 93015, Fax: +43 1 79514 7930

**DUBAI INTERNATIONAL AWARD
FOR BEST PRACTICES TO IMPROVE THE LIVING ENVIRONMENT –
CALL FOR SUBMISSION 2004**

The Municipality of Dubai, United Arab Emirates, and the United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT) are pleased to invite you to submit your “Best Practice” for the 2004 Dubai International Award.



This award is rewarded biennially to 10 outstanding programmes to recognise sustainable achievements in improving the living environment. At each cycle, an independent committee of technical experts (Technical Advisory Committee) identifies Good and Best Practices and prepares a shortlist. An international jury selects the award winners from the shortlist. The total amount of the award is US\$ 400.000.

The award is open to

- Government organizations and agencies
- National Habitat committees
- Multilateral Agencies
- Cities
- Local authorities
- NGOs
- CBOs
- Private sector
- Research and academic institutions
- Media
- Public or private foundations
- Individuals are eligible for the award provided that they are submitting a specific initiative or project that meets the best practices criteria.

The deadline for submissions is 31 March 2004. On World Habitat Day, in October 2004, Dubai Municipality will present the fifth Dubai International Award to a new group of 10 Best Practices.

For information on the Dubai International Award please visit:

<http://www.bestpractices.org>
<http://www.bestpractices.at>

In the meantime we want to encourage you to post information about ongoing projects directly to:
zukunfts.station@adis.at

We will send you the submission format.

**UN-Habitat Best Practices Hub – Vienna
Zukunfts.Station
Viktorgasse 22, 1040 Wien
Phone: +43 1 5038950, Fax: +43 1 50553114
E-mail: zukunfts.station@adis.at, <http://www.bestpractices.at>**