

- Städte, Städtebünde, Bundeseinrichtungen
- Universitäten und Forschungseinrichtungen
- Private Unternehmen
- MobilitätsexpertInnen

Zur Zukunft des CIVINET Deutscher Sprachraum

Das Netzwerk CIVINET Deutscher Sprachraum besteht nunmehr seit November 2013 - in Form eines gemeinnützigen und parteipolitisch unabhängigen Vereins, der sich gemäß der europäischen CIVITAS Initiative für eine Verbesserung der Lebensqualität und Lebensbedingungen in europäischen Städten einsetzt. Derzeit 44 Mitglieder aus Politik und Verwaltung, Forschung und Entwicklung aus Österreich der Schweiz und Deutschland nehmen an dem Austausch teil, welche innovativen Lösungen für den Stadtverkehr derzeit in Europa diskutiert werden und wie Städte besser an den Entwicklungen partizipieren können.

Der Vorstand des Vereins, bestehend aus Michael GLOTZ-RICHTER (Hansestadt Bremen) (Vorsitzender), DI Gerhard ABLASSER (Stadt Graz), Gregor MOSS (Stadt Bielefeld) und Dr. Georg WERDERMANN (Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.), hat seine Arbeit dem Verein ehrenamtlich zur Verfügung gestellt. Unterstützt wird der Vorstand vom technischen Sekretariat, welches bei Rupprecht Consult in Köln und bei der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM AMOR) in Graz ansässig ist. Dessen Aktivitäten sowie die Durchführung von Veranstaltungen für die Mitglieder waren weitestgehend durch die Finanzierungsleistung eines EU-Projekts mit Namen CAPITAL möglich, welches als Begleitprojekt zu den CIVITAS Demonstrationsprojekten von 2013 bis 2016 durchgeführt wird.

Der Vorstand des CIVINET Deutscher Sprachraum hat sich mehrfach an die EU Kommission gewandt und auf Probleme und Risiken für die CIVINETs in Europa durch die auslaufende Förderung aufmerksam gemacht. Zwar wird es ein neues CIVITAS-Begleitprojekt („SATELLITE“) zu den nun anlaufenden neuen CIVITAS Projekten geben, jedoch mit deutlich verringerten Handlungsoptionen für die CIVINET Aktivitäten. Der Verein wird demnach mehr auf sich selbst gestellt sein, auch wenn es weiterhin Fördermöglichkeiten für z.B. thematische Workshops geben wird.

Wir sind weiterhin im Kontakt mit der EU Kommission, sowohl direkt als auch gemeinsam mit den anderen CIVINET-Netzwerken, um hier weitere Unterstützung zu erreichen.

Veranstungshinweise 2. Halbjahr 2016

Mitgliederversammlung des CIVINET Deutscher Sprachraum

24. Oktober von 15:00 bis 18:00 Uhr | Katholische Hochschulgemeinde (Pontstraße 72, 52062 Aachen)

Die Mitgliederversammlung ist eingebettet in die Abschlussveranstaltung der CIVITAS Demonstrationsprojektstädte Aachen und Stuttgart, die am 24. und 25. Oktober 2016 stattfindet. Damit besteht die Möglichkeit aus erster Hand zentrale Ergebnisse aus den beiden Elektromobilitäts-Projekten CIVITAS DYN@AMO ([> Link zum Projekt](#)) und 2move2 ([> Link zum Projekt](#)) zu erfahren. Für CIVINET-Mitglieder ist die Teilnahme an dieser Veranstaltung kostenlos.

Ein wichtiges Thema der Mitgliederversammlung wird das Ende der Finanzierungsperiode des CIVITAS CAPITAL Projekts mit Herbst 2016 sein. Daher stellt sich die Frage, wie das CIVINET Deutscher Sprachraum - aber auch die anderen neun Netzwerke, die nach Sprachräumen organisiert sind und sich im Laufe der letzten Jahre im Rahmen der CIVITAS Initiative in Europa gebildet haben, -zukünftig weiterfinanziert werden. Der Vorstand wird über den aktuellen Stand berichten und mit den Mitgliedern diskutieren, wie eine Fortführung der Netzwerkaktivitäten möglich sein kann ohne beispielsweise Mitgliedsbeiträge zu erheben.

CIVITAS Forum Konferenz 2016 - SHAPING THE MOBILITY OF TOMORROW

28.-30. September | Gdynia, Polen | [> Link zur Veranstaltung](#)

„Die effiziente Stadt planen“: Rückblick auf die 3. Europäische Konferenz zu nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplänen

Die ‚European SUMP Conference‘ ist die bedeutendste europäische Tagung zur nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung (SUMP - Sustainable Urban Mobility Planning).

Zur diesjährigen, Konferenz am 12. und 13. April 2016 kamen rund 440 Teilnehmer aus 46 Ländern nach Bremen. Mit dieser Auswahl wurde auch das Engagement von Bremen für eine ambitionierte Stadtverkehrsentwicklungsplanung gewürdigt. Im Jahr 2015 wurde der Stadt der „European SUMP Award“ von EU-Verkehrskommissarin Bulc für ihren SUMP und dessen besondere Ausrichtung auf nachhaltige Verkehrsabwicklung als auch aufgrund innovativer Beteiligungsprozesse verliehen. Für Letzteres wurden online Beteiligungsmedien genutzt als auch ein online-Szenariospiel eingesetzt.



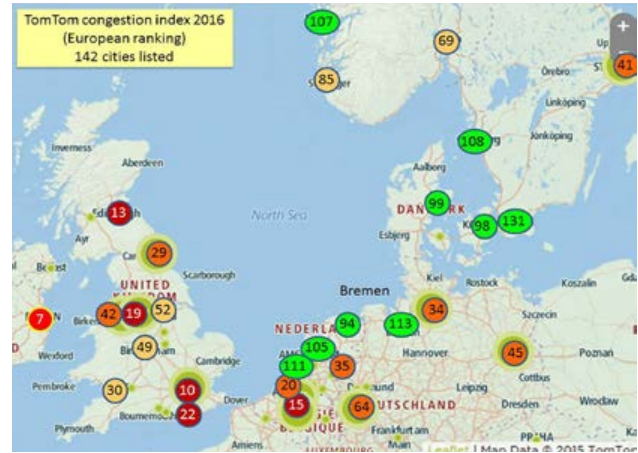
© Wolfgang Loock und Eduardo Cinto

Das Motto der Konferenz lautete „Die effiziente Stadt planen“. Eine Stadt ist dann als effizient zu bezeichnen, wenn mit möglichst geringem Infrastrukturaufwand ein gutes Funktionieren der städtischen Abläufe erreicht werden kann.

Mit diesem Schwerpunkt hat sich die Veranstaltung von anderen, eher technologieorientierten Konferenzen abgehoben. Das Interesse an der Konferenz und den Aktivitäten der Stadt Bremen zu diesem Thema waren so groß, dass die Tagung bereits drei Wochen im Voraus ausgebucht war.



© Wolfgang Loock und Eduardo Cinto



Ein Merkmal, ob der Verkehr effizient funktioniert oder nicht ist beispielsweise die Stau-Intensität. Staudaten aus Mobiltelefonen und Navigationsgeräten zeigen im europäischen Vergleich, dass Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil einen geringeren Grad an Pkw-Staus haben. „Fahrradaffinere“ Städte wie Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Bremen, Odense, Kopenhagen, Malmö, Göteborg sind z.B. auf der 142 Städte umfassenden Stauliste von TomTom nur auf den Plätzen 90-120 gelistet.

Alle Vorträge und die Bremen Deklaration, in englischer Sprache sind unter www.eltis.org abrufbar.

Wie geht es weiter mit dem Rechtsrahmen zu Car-Sharing? Bericht vom Parlamentarischen Abend in Berlin im April 2016

Eigentlich ist es mittlerweile planerisches Allgemeinwissen, dass Car-Sharing zur Entlastung des Straßenraums beiträgt. Die Unterstützung seitens der jeweiligen Regierungen im deutschsprachigen Raum war trotzdem bislang recht begrenzt. So wie Deutschland haben auch Österreich und die Schweiz bislang keinen Rechtsrahmen für das Einrichten von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum.

Bereits 2005 hatte der Deutsche Bundestag unter Bezug auf die Erfahrungen mit den ersten Bremer ‚mobil.punkten‘ beschlossen (Drucksache 15/5707), dass die rechtlichen Rahmenbedingungen für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden sollen. Ausgangspunkt war ein erster Parlamentarischer Abend in der Vertretung des Landes Bremen in der Hauptstadt Berlin im Jahr 2004, bei dem die entlastenden Auswirkungen der ersten mobil.punkte in Bremen vorgestellt wurden.

Doch auch noch elf Jahre nach dem ersten Bundestagsbeschluss warten die Kommunen in Deutschland noch immer auf einen einfachen bundeseinheitlichen Rechtsrahmen. Zahlreiche Städte haben Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingerichtet, teils als Sondernutzung, teils über Teileinziehung oder andere Lösungen wie zum Beispiel Bebauungspläne. Jedoch besteht nach wie vor der Wunsch nach einer klaren rechtlichen Grundlage, so wie wir es in anderen europäischen Ländern (z.B. Finnland, Großbritannien, Niederlande, Belgien, Italien) neidvoll sehen können.

© Michael Glotz-Richter



Am 28. April 2016 fand im Rahmen des deutschsprachigen CIVINET ein weiterer Parlamentarischer Abend in Berlin statt, dieses Mal im Museum für Technik. Unter den TeilnehmerInnen fanden sich Bundestagsabgeordnete, Wissenschaftler, Vertreter von Kommunen und der Car-Sharing-Betreiber. Der Parlamentarische Staatssekretär Nobert Barthle hatte in seiner Begrüßung gleich eine wichtige Nachricht mitgebracht: Zufall oder nicht – Bundesminister Norbert Dobrindt hatte just am gleichen Tag den Entwurf für ein Carsharing-Gesetz in die Ressortabstimmung gegeben. „Anfang 2017 könnte das Verfahren abgeschlossen sein“ kündigte der Staatssekretär an. „Es ist enttäuschend, dass es 20 Jahre braucht, um die Forderungen der Städte nach einem praktikablen Rechtsrahmen umzusetzen.“ stellte der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse in seinem Beitrag fest: „Bereits 1997 hatte Bremen den Blauen Engel für Car-Sharing angestoßen und damit die Entwicklung auf den Weg gebracht“.

Alles gut? Leider nein. Es wird keine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Lösung für die Anordnung von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum geben können, stellte der Parlamentarische Staatssekretär dar. Das Bundesverkehrsministerium macht einen straßenrechtlichen Ansatz zur Grundlage des Carsharing-Gesetzes. Aufgrund der auf Bundesstraßen begrenzten Zuständigkeit des Bundes beim Straßenrecht müssen nun 16 weitere Gesetzesänderungen in den Bundesländern erfolgen, um bundesweit analoge Regelungen zu erreichen. Staatssekretär Nobert Barthle hat angekündigt, den Ländern ‚Blaupausen‘ für ihre Rechtsregelungen vorzulegen. „Verfassungsrechtliche Hürden haben den Weg bestimmt“, so der SPD Bundestagsabgeordnete Arno Klare. Bremen nutzt bereits straßenrechtliche Regelungen (Sondernutzung) für die Ausweisung von Car-Sharing-Stationen.

© Michael Glotz-Richter



Für die in wenigen großen Stadtregionen agierenden stationsungebundenen (free floating) Car-Sharing Anbieter soll das Bundesgesetz jedoch schon direkt den Rahmen schaffen, dass Kommunen kostenfreies Parken für Car-Sharing-Fahrzeuge ermöglichen können. Dieses wird jedoch vom Deutschen Städtetag durchaus kritisch betrachtet.

Beim Bundesverband CarSharing (bcs) und bei Bundestagsabgeordneten stieß auf Kritik, dass es neben einem Bundesgesetz auch weitere 16 Landesregelungen brauchen wird. „Es wird vom politischen Willen in den Bundesländern abhängen, ob wir einen relativ einheitlichen Rahmen erhalten werden“ stellt bcs Geschäftsführer Willi Loose fest.

Senator Joachim Lohse berichtete, dass es in Bremen eine breite parteiübergreifende Unterstützung für Car-Sharing gibt. „Sechs



© Michael Glotz-Richter

Senatoren verschiedener politischer Farben haben dazu beigetragen, dass Car-Sharing in Bremen eine so starke Entlastungsfunktion für den Straßenraum entwickeln konnte. Rund 4.000 Pkw sind von den Car-Sharern in Bremen abgeschafft worden.“ Die Stadt Nürnberg ist eine der Städte, die den Bremer Ansatz übernehmen möchte. Der Referent beim Oberbürgermeister, Johannes Hinnecke betonte den Nutzen des Austauschs zwischen den Städten: „Im Herbst werden wir auch in Nürnberg Mobilpunkte nach dem Bremer Modell einrichten“.

Der Geschäftsführer des bcs, Willi Loose stellte in seinem Schlussbeitrag eine Untersuchung des Forschungsinstituts INFAS vor, bei dem Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer in 12 Städten befragt worden sind. Die Zahlen belegen, wie Car-Sharing das Verkehrsverhalten beeinflusst. Besaßen vor dem Beitritt zum Car-Sharing 45% der teilnehmenden Haushalte im Jahr kein Auto stieg dieser Anteil mit Car-Sharing Nutzung auf 78%. In den 12 untersuchten Stadtquartieren ersetzt ein Car-Sharing Fahrzeug zwischen acht und zwanzig Pkw. Den Spitzenwert erreicht das Bremer „Viertel“. „Die Bremer Strategie belegt damit eindeutig, wie wichtig Ausweisungsmöglichkeiten von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum sind“ resümiert der Bremer Verkehrsminister Dr. Joachim Lohse.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde eine bebilderte Broschüre zu den Ansätzen und Ergebnissen der Bremer mobil.punkte erstellt und verteilt. Hiermit sollen auch weitere Kommunen angeregt werden, das Car-Sharing als Baustein zur Rückgewinnung des Straßenraums zu nutzen. Die deutschsprachige Broschüre ist auf der CIVINET Website abrufbar.

Städte auf dem Weg zur „Smart City“

Eine zentrale Frage, die bislang vor allem Industrie und Forschung in den vergangenen Jahren vorangetrieben hat ist, wie Stadtentwicklung, die Erzeugung, Vernetzung und Nutzung von Daten sowie Energie und Mobilität intelligent miteinander verbunden werden können. Mittlerweile sind auch kommunale Akteure vermehrt in diese Debatte eingestiegen, denn die Idee der „Smart City“ berührt viele städtische Herausforderungen. Aktivitäten gibt es mittlerweile in vielen Städten, selbst wenn sie nicht immer unter dem Label der „Smart City“ laufen. Je nach Akteur und Perspektive umfasst das Verständnis einer Smart City sowohl einen datenorientierten, technischen Ansatz als auch einen ganzheitlichen Stadtentwicklungsansatz. Wie ist nun der städtisch-planerische Blick auf dieses Thema?

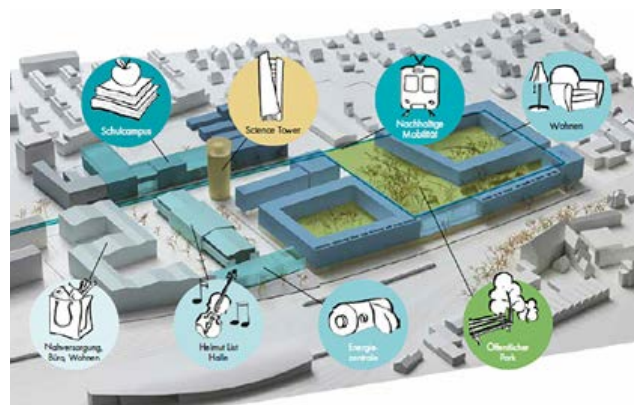
Städte waren seit jeher gefordert, sich mit dem Einsatz neuer Technologien für die städtischen Infrastrukturen auseinanderzusetzen, seien es nun die Straßenbeleuchtung, die Energieversorgung, der Öffentliche Nahverkehr oder die Verkehrssteuerung. Neu sind die Innovationsgeschwindigkeit und die Bandbreite, mit denen die Datentechnik im urbanen Kontext Einzug hält. Inzwischen stehen Energie, Mobilität, Sicherheit, Governance, Netzinfrastruktur und Kommunikation in einer engen Wechselwirkung. Und die Schnittmenge bilden Daten. Neu ist auch der Ausgangspunkt für die Veränderung, denn die Transformation“ unserer Städte muss auf den bestehenden gebauten Strukturen aufbauen, welche in den letzten 150 Jahren zum Großteil im Zuge der industriellen Revolution geschaffen wurden. Dabei bilden die Städte auch immer eine Einheit aus den gebauten Strukturen und den Menschen, die sie hervorgebracht haben und mit ihnen ihr Leben gestalten.



Der Forschungs-, Bildungs- und Kulturstandort Graz mit internationaler Ausrichtung hat ein starkes Bevölkerungswachstum bei beschränkten Baulandreserven. Zusätzlich stellt die topographische Beckenlage Graz vor klimatische Herausforderungen und begrenzt die Stadterweiterung. Im neuen Stadtentwicklungskonzept ist die emissionsarme, ressourcenschonende und energieeffiziente „Smart City Graz“ verordnet, die erstmals im Stadtteil Waagner Biro als kompaktes Quartier mit urbaner Mischnutzung, attraktivem öffentlichen Raum und höchster Lebensqualität realisiert werden soll.

Im ehemaligen Industriegebiet nahe dem Grazer Hauptbahnhof entsteht ein neuer energieautonomer Stadtteil. Erstmals werden hier zukunftsfähige Technologien in den Themenbereichen Energie, Gebäudetechnologie und Mobilität für die intelligente Stadt der Zukunft integriert eingesetzt.

Die Demonstrationsbauten werden durch nationale Fördermittel kofinanziert. Diese beinhalten die großflächige Erprobung von „Grätzel-Photovoltaik Zellen“ am „Science Tower“, die Errichtung des lokalen Energienetzes für das Stadtquartier sowie multimodale Mobilitätslösungen. Ein qualitativvoller öffentlicher Stadtraum verbindet die hochwertigen Wohn- und Bürogebäude und den neuen Schulcampus. Im Quartier Smart City Graz Waagner Biro sollen bis zum Jahr 2025 rd. 3.800 zusätzliche Menschen wohnen. Insgesamt werden rd. 1.500 Arbeitsplätze geschaffen und rd. € 330 Mio. in den neuen Stadtteil von privaten Projektpartnern und der Stadt Graz investiert.



© SmartCity Graz

Viele Fragen sind noch offen, wie etwa die der Grundrechte in Bezug auf Daten. Zudem muss geklärt werden, wie sozial schwache und alte Menschen Internetkompetenz aufbauen können und wie der Netzausbau auf dem Land vorangetrieben werden kann, damit die Digitalisierung soziale und räumliche Ausgrenzung nicht verstärkt. Akteure wie die Wohnungswirtschaft, Stadtverwaltungen, Stadtwerke und Lokalpolitiker haben hierzu großen Informationsbedarf, um eine gestaltende Rolle einnehmen zu können.

Gelingt die „Smart City“, entstehen neue Wertschöpfungsketten. Vormalig getrennte Handlungsfelder wie Wohnen, Mobilität und Energie werden funktional miteinander verknüpft. Überall dort, wo lokale Akteure die „Smart City“ als Chance für die Stärkung der kommunalen Ebene begreifen und das Konzept mit Inhalt füllen, kann das Leben in der Stadt nachhaltig verbessert werden. Hilfreich ist dabei, wenn Veränderungen gemeinsam von Stadt, Bevölkerung, Wissenschaft und Wirtschaft umgesetzt werden. Zudem gilt es, die Komplexität der „Smart City“ mit den Strukturen einer Stadtverwaltung in Einklang zu bringen. Auch die „smarte“ Stadt braucht „traditionelle“ Stadtentwicklungsprozesse, die urbane Qualität und Kultur schaffen. Es braucht dazu gute und am Gemeinwohl orientierte offene Planungs- und Umsetzungsprozesse mit mehr Rückkopplungsschleifen.

Klare Vorteile für Mitglieder: Informationsaustausch im Hinblick auf Maßnahmen, Erkenntnisse und Finanzierung

Werden Sie Mitglied des Vereins CIVINET Deutscher Sprachraum und des europäischen CIVITAS Forum Netzwerkes und informieren Sie sich über die aktuellen, für den Stadtverkehr wichtigen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen auf europäischer Ebene. Diskutieren Sie in Ihrer Muttersprache mit Kolleginnen und Kollegen über neue Ergebnisse der europäischen Forschungsförderung und über verfügbare Finanzierungsinstrumente.

Kontakt

Bei Fragen zum Verein CIVINET Deutscher Sprachraum wenden Sie sich bitte an das Technische Sekretariat:

Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM-AMOR gGmbH, Schönaugasse 8a, 8010 Graz

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, Clever Str. 13 – 15, 50668 Köln

E-Mail: civinet_deutschsprachig@civitas.eu

Web: www.civitas.eu/civinet/civinet-deutscher-sprachraum

Impressum

Verfasserinnen:

Dr. Susanne Böhler-Baedeker, Rupprecht Consult
Forschung und Beratung GmbH

Doris Wiederwald, FGM-AMOR

Mit Textbeiträgen von Michael Glotz-Richter zur 3. SUMP-Konferenz und zur Car-Sharing Gesetzgebung und von Dr. Georg Werdermann zu Smart Cities sowie der Stadtbaudirektion Graz zu smart city graz.

Herausgeber:

CIVITAS Netzwerk
für den deutschsprachigen Raum e.V.

Sämtliche Fotos wurden (falls nicht anders angegeben) von der CIVITAS Initiative bereitgestellt und dürfen in diesem Newsletter verwendet werden. Die Europäische Kommission und deren Vertreter schließen jedwede Verantwortung für die eventuelle Nutzung der in dieser Veröffentlichung enthaltenen Informationen aus.

Die in dieser Veröffentlichung dargelegten Ansichten wurden von der Europäischen Kommission in keiner Weise übernommen bzw. bestätigt und sollten nicht als Haltung der Europäischen Kommission verstanden werden.

Pflichtangabe gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 3 DI-InfoV

CIVITAS Netzwerk für den deutschsprachigen Raum e.V. Sitz des Vereins: Köln, Deutschland; Zuständiges Registergericht: Köln | Registerblatt VR 18002; Vorstand des Vereins: Michael GLOTZ-RICHTER (Vorsitzender), DI Gerhard ABLASSER, Gregor MOSS, Dr. Georg WERDERMANN
Kontakt: civinet_deutschsprachig@civitas.eu



CIVINET
CIVITAS City Networks
Deutscher Sprachraum

Newsletter 5 | August 2016