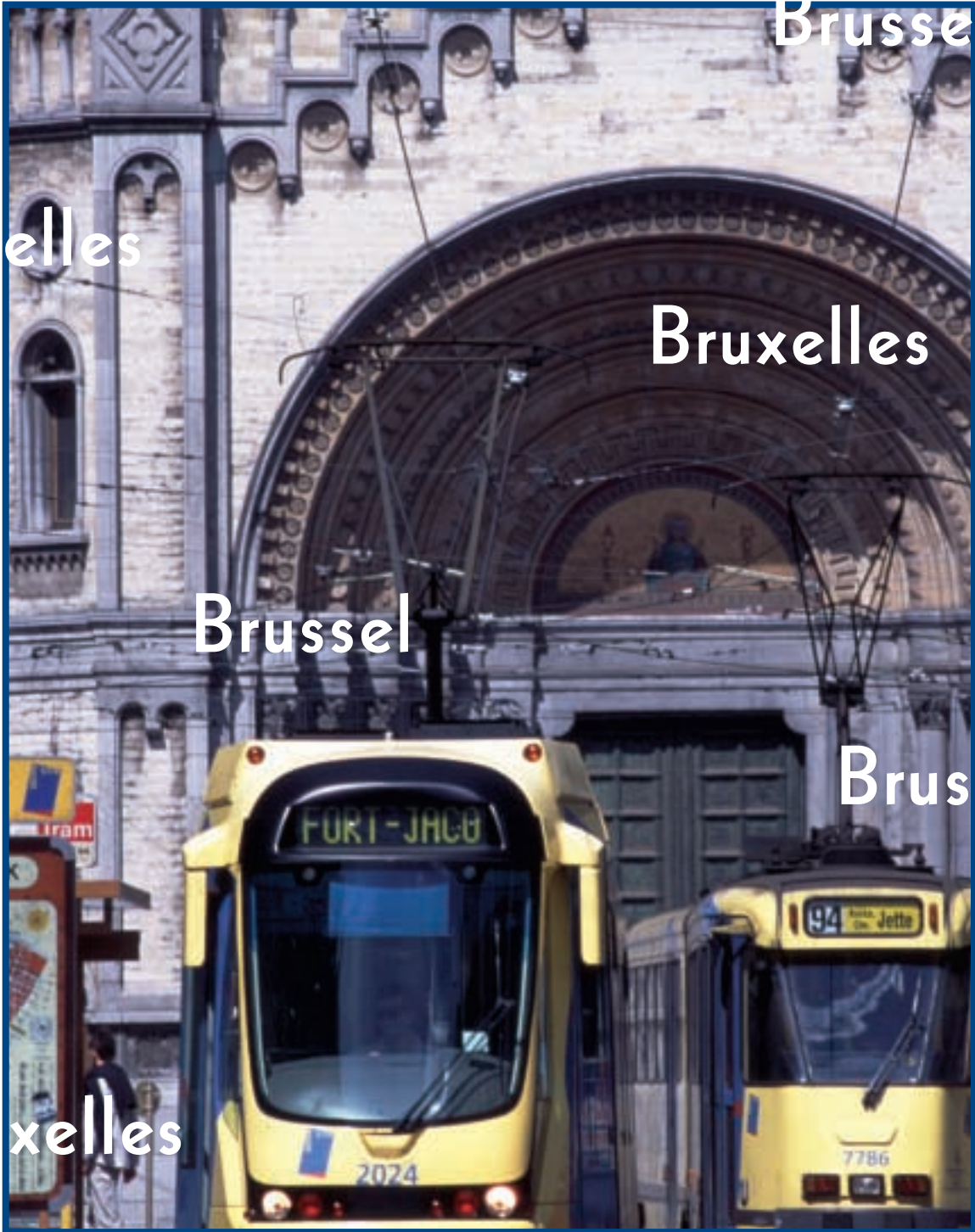


CEMR
CCRE

Council of European
Municipalities and Regions
Conseil des Communes
et Régions d'Europe

"Unpopular measures for more sustainable mobility"
"Des mesures impopulaires pour la mobilité de demain"
"Unbeliebte Massnahmen für eine nachhaltigere Mobilität"



European Public Transport Award
Prix Européen du Transport Public
Europäischer Nahverkehrspreis



TABLE OF CONTENTS - TABLE DES MATIERES - INHALTSVERZEICHNIS

- Sustainable Mobility Roadmap for Local and Regional Decision-Makers	i
- Feuille de route sur la mobilité durable à l'attention des décideurs locaux et régionaux	ii
- Nachhaltige Mobilität - Fahrplan für lokale und regionale Entscheidungsträger	iv
I./ Introduction to the award's 5th edition - 2002/2003	
Introduction à la 5ème édition du Prix - 2002/2003	5
Einführung zur 5. Preisverleihung - 2002/2003	6
	7
II./ The award nominees and their achievements	
Les nominés au Prix et leurs réalisations	8
Die ausgewählten Bewerber und ihre Projekte	19
	30
- Bologna	8, 19, 30
- Bursa	9, 20, 31
- Cambridge	10, 21, 32
- Dordrecht	11, 22, 33
- Durham	12, 23, 34
- Emilia-Romagna	13, 24, 35
- Fife	14, 25, 36
- Jönköping	15, 26, 37
- Magdeburg	16, 27, 38
- Werfenweng	17, 28, 39
- Wiesloch - Walldorf	18, 29, 40
III./ Contact details of award nominees	
Coordonnées des nominés au Prix	41
Adressen der ausgewählten Bewerber	

CEMR would like to congratulate the European Public Transport Award winners:

Emilia-Romagna and **Bologna**, who jointly won the first prize for implementing innovative awareness-raising campaigns coupled with traffic restriction measures

Cambridge, who won the second prize for successfully implementing a series of “carrot” and “stick” measures

Bursa, who won the third prize for radically reorganising and improving its public transport system

Dordrecht, who won a special distinction for innovation for setting up a highly successful “Waterbus” public transport system

Werfenweng, who won a special distinction for sustainable tourism for offering alternative and sustainable mobility options to holiday makers

Le CCRE souhaite congratuler les lauréats au Prix européen du Transport public :

Emilia-Romagna et **Bologna**, qui ont remporté conjointement le premier prix pour la mise en oeuvre de campagnes de sensibilisation innovantes associées à des mesures de limitation du trafic

Cambridge, qui a remporté le second prix pour avoir mis en oeuvre avec succès une série de mesures d'incitation et de mesures restrictives

Bursa, qui a remporté le troisième prix pour avoir radicalement réorganisé et amélioré son système de transport public

Dordrecht, qui a remporté une distinction spéciale pour l'innovation pour la mise en place réussie d'un système de transport public “Waterbus”

Werfenweng, qui a remporté une distinction spéciale pour le tourisme durable pour l'offre aux vacanciers d'options de mobilité alternatives et durables

Der RGRE gratuliert den Gewinnern des Europäischen Nahverkehrspreises :

Emilia-Romagna und **Bologna**, die gemeinsam den ersten Preis gewannen für die Umsetzung innovativer Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit, verbunden mit Massnahmen zur Verkehrsreduzierung

Cambridge erhielt den zweiten Preis für die erfolgreiche Durchführung unpopulärer Massnahmen, begleitet von Anreizen

Bursa erhielt den dritten Preis für eine völlige Umgestaltung und Verbesserung des Nahverkehrssystems

Dordrecht wurde eine besondere Auszeichnung verliehen für ein innovatives Projekt: die Einrichtung des höchst erfolgreichen "Wasserbus"-Nahverkehrssystems

Werfenweng erhielt eine besondere Auszeichnung für nachhaltigen Fremdenverkehr für sein Angebot alternativer und nachhaltiger Beförderungsmöglichkeiten für Urlauber

SUSTAINABLE MOBILITY ROADMAP FOR LOCAL AND REGIONAL DECISION-MAKERS

INTRODUCTION

The sustainable mobility roadmap aims to provide guidelines and recommendations to support local and regional decision-makers in implementing effective and appropriate measures to reverse negative mobility trends at the local level. It has been drawn up on the basis of the experiences of the nominees and winners of the European Public Transport Award 2002/2003, which are outlined in the following pages of this publication. The roadmap is also based on the outcomes of a workshop¹ organised in the context of this project on 6th June in Brussels.

Current mobility, congestion and pollution problems arise in particular from rising car-ownership, the apparent security and comfort that cars provide and the competitive advantage that the private car has over other means of transport. Cars are generally seen as the “easy” option for moving around, whereas using public transport or going by foot or bicycle is seen as being more of a hassle and less comfortable. Therefore measures to address current negative mobility trends have to attempt to correct the competitive disadvantage of modes that have a lesser impact on congestion and the environment (public transport, walking, cycling). This can be done by making other modes more attractive and/or by restricting the use of the car, which can be achieved by implementing “carrot” measures (aimed at improving mobility and multimodality) and/or “stick” measures (based on demand management and restriction of car use), such as those outlined below.

Options available:

“Carrot” measures (aimed at improving mobility and accessibility):

- Improving the frequency of the public transport system
- Improving the quality of the public transport service: comfort, cleanliness, safety, security
- Investing in new public transport vehicles: low-emission / energy-efficient / low-floor vehicles
- Extending the public transport network
- Better integrating the system with suburban and regional systems
- Introducing incentive ticketing schemes
- Improving public transport information – e.g. through the web, call-centres, real-time information, etc.
- Combining the public transport system with cultural, social, tourist and sports activities
- Improving possibilities for intermodality – e.g. parking in proximity to public transport nodes; possibility to take bicycles on public transport etc.
- Introducing Park and Ride schemes
- Improving public space for cyclists and pedestrians
- Improve access, comfort and safety at stops and interchange points

“Stick” measures (based on demand management and restriction of car use):

- Access restriction in parts of the city
- Introducing a congestion charge for cars entering the city
- Introducing separate bus lanes
- Restricting parking in the city
- Introducing traffic calming measure

KEY STEPS FOR THE IMPLEMENTATION OF RADICAL MOBILITY MEASURES

PHASE I: PLAN

Step 1: Make an assessment of the current situation

- Identify the problems and the factors that cause them – consider in particular spatial planning factors, commuter patterns etc.
- Consider what the current trends are with regard to the problems and determine possible future scenarios – business as usual/soft measures/integrated strategy combining soft measures and demand management
- Review passed measures aimed at addressing these problems
- Consider the current political willingness to address the problems within the administration

Step 2: Compare with other cities/regions (this step should be carried out throughout the process)

- Look to other towns/cities (in your country or beyond) with a similar situation to understand what actions they have taken and what their experience has been

Step 3: Develop a strategy/plan

- Identify all possible options available to tackle the problems. For all restrictive options (“stick” measures) consider possible complementary incentive options (“carrot” measures)
- Explore the feasibility of implementing the different options
- Carry out an initial impact assessment of the different options taking into account in particular the positive and negative effects on the different parts of the population, especially the disadvantaged, and on business, tourism, the local environment, as well as the cost of implementing the action
- Examine the short and long term financial implications of action and lack of action for each option
- Consider whether you wish to make the changes through an incremental “small step” approach or a “big step” approach
- Consider possible external funding for realising the initiative (e.g. national government, EU...)
- Discuss problems and options internally
- Take a holistic approach: Ensure coherence and coordination within the authority and between the different departments
- Ensure cooperation and synergy between all institutional bodies concerned in the search for the best option, taking into account their specific competencies
- Consider what changes need to be made to other policy areas, such as spatial planning policy, to take account of the new measures
- Review all different possibilities for consultation and awareness-raising – e.g. discussion forums; campaigns in schools, amongst businesses etc.
- Set out a clear time-frame for actions, taking account of the political cycle and consultation processes
- Make a consistent and realistic business plan, involving public/private funding sources for the duration of the initiative

Step 4: Consult citizens and stakeholders and involve key partners (this step should be carried out throughout the process)

Involving key partners:

- Ensure that there is political commitment from the other

¹« How to implement unpopular measures and raise awareness and acceptability of citizens in favour of sustainable mobility », joint workshop of the CEMR European Public Transport Award and the Tapestry project in cooperation with POLIS, 6th June 2003, Brussels

spheres of government - regional authorities and if possible national government

- Examine possible partnerships with neighbouring cities/towns
- Consider partnership arrangements with local employers
- Involve relevant operators in the preparation of the scheme (e.g. public transport operators etc.)
- Ensure that every partner's role and responsibilities are clear and agreed

Consulting and raising awareness:

- Launch information campaigns on the problems from the outset
- Ensure that the media is involved
- Set up discussion forums with citizens, interest groups and stakeholders
- Try and resolve the clashes between different stakeholders /interest groups
- Make use of other events to raise awareness – e.g. cultural events
- Make sure you have sufficiently consulted disadvantaged groups

Step 5: Finalise scheme

- Build on results of consultation process to determine what combination of measures will make up the final scheme
- Assess the degree of public support for the measures before implementing them
- Make sure that current and future initiatives in other policy areas (e.g. spatial planning) take account of the new measures
- Make sure that the business plan ensures the overall financial sustainability of the project
- In case of major inconvenience for the population and shopkeepers, prepare a communication plan (for the population) and compensation measures for shopkeepers

PHASE II: DO

- Launch a broad information campaign before the actions are implemented
- Increase the awareness-raising campaign in the run-up to the launch
- Ensure that the disruptions caused in carrying out measures are minimal – e.g. roadworks, disruptions to the public transport system
- Implement alternative routes during the works if infrastructure is involved
- Ensure a sufficient transition period before implementing the measures: the transition period should allow people to adapt to the changes, become aware of the measures, understand how the new system will work and what options are available
- Implement a set of accompanying measures supporting the main innovation (pricing, communication campaigns, redesign of the streets, etc.)

PHASE III: EVALUATE

- Make regular evaluations of the programme after its implementation and consider what adjustments need to be made. Involve citizens and stakeholders in this evaluation exercise
- Assess satisfaction of users/other stakeholders with the new system
- Evaluate the current state of the problem: to what extent has it been addressed? Given experience gained in implementing current measures, can further measures be implemented to address the remaining problem further?
- Compare with other European similar initiatives and learn from their successes and failures

FEUILLE DE ROUTE SUR LA MOBILITE DURABLE A L'ATTENTION DES DECIDEURS LOCAUX ET REGIONAUX

INTRODUCTION

L'objectif de la feuille de route sur la mobilité durable est de présenter des lignes directrices et des recommandations pour aider les décideurs locaux et régionaux à mettre en œuvre des mesures efficaces et appropriées en vue de renverser les tendances négatives en matière de mobilité au niveau local. Cette feuille de route a été élaborée sur base des expériences des nominés et des lauréats au Prix européen du Transport public 2002/2003, qui sont décrites dans les pages suivantes de cette publication. La feuille de route est également basée sur les résultats d'un atelier¹ organisé dans le cadre de ce projet le 6 juin dernier à Bruxelles.

Les problèmes actuels liés à la mobilité, à la congestion et à la pollution découlent notamment du nombre croissant de voitures particulières, de la sécurité apparente et du confort que les voitures procurent et de l'avantage compétitif que la voiture particulière a sur les autres modes de transport. Les voitures sont généralement perçues comme étant l'option « facile » pour se déplacer, tandis que l'utilisation des transports publics ou les déplacements à pied ou en vélo sont perçus comme étant plus compliqués et moins confortables. Les mesures visant à corriger les tendances actuelles négatives en matière de mobilité doivent essayer par conséquent de corriger le désavantage compétitif des modes qui ont un impact moindre sur la congestion et l'environnement (transports publics, marche, vélo). On peut y parvenir en rendant ces autres modes plus attractifs et/ou en limitant l'utilisation de la voiture, ce qui peut se faire

par la mise en œuvre de mesures « carottes » (visant à améliorer la mobilité et la multimodalité) et/ou de mesures « bâton » (basées sur la gestion de la demande et la restriction de l'utilisation de la voiture), telles que celles décrites ci-dessous.

Les options disponibles :

Mesures « carottes » (visant à améliorer la mobilité et l'accessibilité) :

- améliorer la fréquence des transports publics
- améliorer la qualité du service de transport public : confort, propreté, sécurité
- investir dans de nouveaux véhicules de transport public : véhicules à faible taux d'émission / énergétiquement efficaces / à plancher surbaissé
- étendre le réseau de transport public
- mieux intégrer le système avec les systèmes suburbains et régionaux
- introduire des systèmes de tarification attractifs
- améliorer l'information relative au transport public – par exemple à travers internet, les call-centres, l'information en temps réel, etc.
- combiner le système de transport public avec des activités culturelles, sociales, touristiques et sportives
- améliorer les possibilités d'intermodalité – par exemple les aires de stationnement à proximité des noeuds de transport public ; la possibilité d'emmener des vélos dans les transports publics, etc.
- introduire des systèmes « Park and Ride » (parkings de dissuasion)

¹ « Comment mettre en œuvre des mesures impopulaires et accroître la prise de conscience et l'acceptabilité des citoyens en faveur de la mobilité durable », atelier conjoint du Prix européen du Transport public du CCRE et du projet Tapestry en coopération avec POLIS, le 6 juin 2003 à Bruxelles

- améliorer les espaces publics pour les cyclistes et les piétons
- améliorer l'accès, le confort et la sécurité aux points d'arrêt et de changement de mode

Mesures « bâton » (basées sur la gestion de la demande et la limitation de l'usage de la voiture) :

- Restreindre l'accès à des parties de la ville
- Introduire un payage urbain pour les voitures entrant dans la ville
- Introduire des couloirs séparés pour les bus
- Limiter les places de stationnement dans la ville
- Introduire des mesures pour limiter le trafic

ETAPES CLE POUR LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES RADICALES EN MATIERE DE MOBILITE

PHASE I : PLANIFIER

Etape n°1 : Procéder à une évaluation de la situation actuelle

- Identifier les problèmes et les facteurs qui en sont la cause – considérer en particulier les facteurs liés à la planification spatiale, les habitudes des banlieusards, etc.
- Examiner quelles sont les tendances actuelles en ce qui concerne les problèmes et définir les futurs scénarios possibles – statu quo/mesures douces/stratégie intégrée combinant des mesures douces et la gestion de la demande
- Réexaminer les mesures passées visant à solutionner ces problèmes
- Examiner la volonté politique actuelle de résoudre les problèmes au sein de l'administration

Etape n°2 : Etablir des comparaisons avec d'autres villes/régions (cette étape devrait être effectuée tout au long du processus)

- Prendre exemple sur d'autres villes (dans votre pays ou au-delà) dotées d'une situation similaire afin de comprendre les actions qu'elles ont menées et leurs expériences

Etape n°3 : Développer une stratégie/un plan

- Identifier toutes les options possibles à disposition pour solutionner les problèmes. Pour toutes les options restrictives (mesures « bâton », envisager d'éventuelles options d'encouragement complémentaires (mesures « carottes »)
- Explorer la faisabilité de la mise en oeuvre des différentes options
- Effectuer une évaluation initiale de l'impact des différentes options prenant notamment en compte les effets positifs et négatifs sur les différentes composantes de la population, en particulier les personnes défavorisées, et sur le commerce, le tourisme, l'environnement local, de même que le coût pour la mise en oeuvre de l'action
- Examiner les implications financières à court et à long terme des actions menées et des actions non menées pour chaque option
- Envisager si vous souhaitez procéder aux changements par une approche progressive « petits pas » ou une approche « grands pas »
- Envisager un possible financement extérieur pour réaliser l'initiative (par exemple le gouvernement national, l'UE...)
- Discuter des problèmes et des options en interne
- Adopter une approche globale : assurer la cohérence et la coordination au sein de l'autorité et entre les différents départements
- Assurer la coopération et la synergie entre toutes les entités institutionnelles concernées par la recherche de la meilleure option, en tenant compte de leurs compétences spécifiques
- Examiner les changements qui doivent être faits dans d'autres domaines, tels que la planification spatiale, pour tenir compte des nouvelles mesures

- Revoir toutes les différentes possibilités de consultation et de sensibilisation – par exemple les forums de discussion, les campagnes dans les écoles, au sein des entreprises, etc.
- Fixer des délais précis pour les actions, prenant en considération le cycle politique et les procédures de consultation
- Réaliser un plan d'activités consistant et réaliste, impliquant les sources de financement public/privé pour la durée de l'initiative

Etape n°4 : Consulter les citoyens et les acteurs et impliquer les principaux partenaires (cette étape devrait être effectuée tout au long du processus)

Impliquer les principaux partenaires :

- S'assurer de l'existence d'un engagement politique de la part des autres sphères de gouvernement – autorités régionales et si possible gouvernement national
- Examiner les partenariats possibles avec les villes voisines
- Envisager des accords de partenariats avec les employeurs locaux
- Impliquer les opérateurs concernés dans la préparation du projet (par exemple les opérateurs du transport public, etc.)
- S'assurer que le rôle et les responsabilités de chaque partenaire soient clairs et acceptés

Consulter et sensibiliser :

- Lancer des campagnes d'information sur les problèmes dès le début
- S'assurer que les médias soient impliqués
- Mettre en place des forums de discussion avec les citoyens, les groupes d'intérêt et les acteurs
- Essayer de résoudre les conflits entre les différents acteurs/groupes d'intérêt
- Profiter d'autres manifestations pour sensibiliser les citoyens - par exemple des manifestations culturelles
- S'assurer d'avoir suffisamment consulté les groupes défavorisés

Etape n°5 : Finaliser le programme

- S'appuyer sur les résultats du processus de consultation afin de déterminer les combinaisons de mesures qui composeront le projet final
- Evaluer le degré de soutien public aux mesures avant de les mettre en oeuvre
- S'assurer que les initiatives actuelles et futures dans d'autres domaines (par exemple l'aménagement du territoire) prennent en considération les nouvelles mesures
- S'assurer que le plan d'entreprise garantit la durabilité financière globale du projet
- En cas de désagrément majeur pour la population et les commerçants, préparer un plan de communication (à l'attention de la population) et des mesures de compensation pour les commerçants

PHASE II : FAIRE

- Lancer une vaste campagne d'information avant la mise en oeuvre des actions
- Intensifier la campagne de sensibilisation dans la période précédant le lancement
- S'assurer que les perturbations engendrées par la mise en place des mesures soient minimales – par exemple les travaux effectués sur les routes, les perturbations dans le système de transport public
- Mettre en place des routes alternatives pendant les travaux si l'infrastructure est concernée
- Garantir une période de transition suffisante avant la mise en oeuvre des mesures : la période de transition devrait permettre aux personnes de s'adapter aux changements, de prendre conscience des mesures, de comprendre comment le nouveau système fonctionnera et quelles sont les options possibles

- Mettre en œuvre une série de mesures d'accompagnement soutenant l'innovation principale (tarification, campagnes de communication, nouveau tracé de routes, etc.)

PHASE III : EVALUER

- Procéder à des évaluations régulières du programme après sa mise en œuvre et décider des ajustements à faire. Impliquer les citoyens et les acteurs dans cet exercice d'évaluation

- Evaluer la satisfaction des usagers/autres acteurs avec le nouveau projet
- Evaluer la situation actuelle du problème : dans quelle mesure a-t-il été solutionné ? Etant donné l'expérience gagnée par la mise en œuvre des mesures actuelles, des mesures supplémentaires peuvent-elles être mises en œuvre pour solutionner le reste du problème ?
- Faire la comparaison avec d'autres initiatives européennes similaires et tirer les leçons de leurs succès et de leurs échecs.

NACHHALTIGE MOBILITÄT - EIN FAHRPLAN FÜR LOKALE UND REGIONALE ENTSCHEIDUNGSTRÄGER

EINLEITUNG

Dieser Fahrplan zur Schaffung nachhaltiger Mobilität möchte den lokalen und regionalen Entscheidungsträgern Hinweise und Empfehlungen für die Umsetzung wirksamer und geeigneter Massnahmen an die Hand geben, mit denen der negative Trend auf lokaler Ebene umgekehrt werden soll. Er wurde auf der Grundlage der Erfahrungen, die von den nominierten Bewerbern und den Gewinnern des Europäischen Nahverkehrspreises 2002/2003 gemacht wurden erstellt. Des Weiteren stützt sich der Fahrplan auf die Ergebnisse eines Workshops¹, der in diesem Zusammenhang am 6. Juni 2003 in Brüssel stattfand.

Die derzeitigen Verkehrsprobleme, einschliesslich Stau und Luftverschmutzung, entstehen vor allem aus der ansteigenden Zahl der Autofahrer, der scheinbaren Sicherheit und des Komforts des Autofahrens und dem Vorteil, den der PKW im Vergleich zu anderen Beförderungsmitteln genießt. Autos werden allgemein als "einfache" Beförderungsmittel angesehen, während öffentliche Verkehrsmittel bzw. Zufussgehen oder Radfahren als recht umständlich und unbequem erachtet werden. Deshalb müssen Massnahmen zur Umkehrung des gegenwärtigen negativen Beförderungstrends darauf abzielen, das schlechte Image von Verkehrsmitteln mit geringeren Auswirkungen auf Staubildung und die Umwelt (öffentliche Verkehrsmittel, Zufussgehen, Radfahren) zu korrigieren. Dies kann erreicht werden, indem andere Verkehrsarten attraktiver gestaltet werden und / bzw. indem die Benutzung von PKWs begrenzt wird, entweder durch Anreize (zur Verbesserung der Mobilität und "Multi-Modalität") und / bzw. durch negative Massnahmen (Steuerung des Bedarfes und Begrenzung der PKW-Benutzung), wie weiter unten beschrieben wird.

Folgende Möglichkeiten stehen zur Auswahl:

Anreize (zur Verbesserung der Mobilität, der barrierefreien Nutzung der Verkehrsmittel und eines umfassenden Angebots für die Nutzer):

- Erhöhung des Verkehrstaktes im öffentlichen Nahverkehrssystem;
- Verbesserung des Fahrkomforts im öffentlichen Verkehrswesen: Komfort, Sauberkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit;
- Anschaffung neuer Fahrzeuge für den öffentlichen Nahverkehr: mit geringem Schadstoffausstoss, energieeffizient, Niederflurfahrzeuge;
- Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes;
- Bessere Integration der Vorort- und Regionalnetze;
- Einführung eines attraktiven Preissystems;
- Verbesserung der Information im öffentlichen Verkehrswesen, z.B. im Internet, über Call-Center, elektronische Anzeigen, etc.;

- Verbindung des öffentlichen Verkehrsangebots mit kulturellen, sozialen, touristischen und sportlichen Aktivitäten;
- Verbesserung der Intermodalität, z.B. Parken in der Nähe von öffentlichen Verkehrsknotenpunkten, Erlaubnis für die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln, etc.;
- Einführung von Park and Ride-Systemen;
- Verbesserung der öffentlichen Räume für Radfahrer und Fussgänger;
- Verbesserung des Zugangs, des Komforts und der Sicherheit an Haltestellen und in Umsteigebereichen.

Negative Massnahmen (basierend auf Nachfragelenkung und Begrenzung der PKW-Benutzung):

- Begrenzung der Zufahrt in bestimmte Teilen der Stadt;
- Einführung einer Staugebühr für in die Stadt fahrende PKWs;
- Einrichtung separater Busspuren;
- Begrenzung der Parkmöglichkeiten in der Stadt;
- Einführung verkehrsberuhigender Massnahmen.

DIE WESENTLICHEN SCHRITTE ZUR UMSETZUNG RADIKALER MOBILITÄTSMASSNAHMEN

PHASE I: PLANUNG

Schritt Nr. 1: Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation

- Identifizieren Sie die Probleme und die ihnen zugrunde liegenden Faktoren – berücksichtigen Sie dabei insbesondere Raumordnungskriterien, Gewohnheiten der Pendler usw. ;
- Überlegen Sie, welche Trends derzeit im Zusammenhang mit diesen Problemen bestehen und entwickeln Sie mögliche Szenarios für die Zukunft – keine Änderungen / weiche Massnahmen / integrierte Strategie mit weichen Massnahmen und Nachfragelenkung;
- Überprüfen Sie frühere Massnahmen, die zur Bewältigung der Probleme ergriffen worden waren;
- Prüfen Sie die politische Bereitschaft, die Probleme innerhalb der Verwaltung anzusprechen.

Schritt Nr. 2: Vergleich mit anderen Städten / Regionen (dieser Schritt sollte während des gesamten Prozesses durchgeführt werden)

- Sehen Sie sich andere Städte mit ähnlichen Verhältnissen an (im In- oder Ausland), um zu verstehen, welche Aktionen dort ergriffenen und welche Erfahrungen gemacht wurden.

¹«die Umsetzung unpopulärer Massnahmen und die Stärkung des öffentlichen Bewusstseins und der Akzeptanz der Bürger für nachhaltige Mobilität », war der Titel des gemeinsamen Workshops, das am 6. Juni 2003 vom RGRE für den Europäischen Nahverkehrspreis und das Tapestry-Projekt in Zusammenarbeit mit POLIS veranstaltet wurde.

Schritt Nr. 3: Erarbeitung einer Strategie / eines Aktionsplanes

- Identifizieren Sie alle denkbaren Optionen, die zur Bewältigung der Probleme zur Verfügung stehen. Unpopuläre Maßnahmen sollten möglichst durch Anreize ergänzt werden;
- Überprüfen Sie, ob die verschiedenen Optionen umsetzbar sind;
- Führen Sie eine Folgenabschätzung der verschiedenen Optionen durch, wobei insbesondere die positiven und negativen Auswirkungen auf die einzelnen Bevölkerungsschichten – mit besonderem Augenmerk für die benachteiligten Gruppen - zu berücksichtigen sind, sowie die Wirkung auf die Unternehmen, den Fremdenverkehr, die örtliche Umwelt. Auch sind dabei die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen zu beachten;
- Prüfen Sie die kurz- und langfristigen finanziellen Auswirkungen der Massnahmen jeder Option im Hinblick auf ihre Umsetzung und auf ihre Unterlassung ;
- Überlegen Sie, ob Sie in kleinen Schritten vorgehen oder einen „großen Wurf“ machen wollen;
- Prüfen Sie, ob externe Fördermittel zur Verfügung stehen (von der nationalen Regierung, EU, etc.);
- Erörtern Sie intern die Probleme und Optionen;
- Gehen Sie ganzheitlich vor: Stellen Sie Kohärenz und Abstimmung innerhalb der Behörden und zwischen den einzelnen Abteilungen sicher;
- Stellen Sie Kooperation und Synergien zwischen allen betroffenen institutionellen Gremien sicher, die an der Suche nach der besten Option beteiligt sind und berücksichtigen Sie deren jeweiligen Kompetenzen;
- Überlegen Sie, welche Änderungen in anderen Politikbereichen erforderlich werden, z.B. in der Raumordnung, um den neuen Massnahmen Rechnung zu tragen;
- Klären Sie sämtliche Möglichkeiten für Konsultationen und Sensibilisierung der Öffentlichkeit ab, z.B. durch Diskussionsforen, Aufklärungskampagnen für Schulen und Unternehmen, etc..;
- Erstellen Sie einen klaren Zeitrahmen für die Massnahmen und berücksichtigen Sie Wahlperioden und Konsultationsverfahren;
- Erstellen Sie einen schlüssigen und realistischen Geschäftsplan, unter Einbeziehung von öffentlichen / privaten Finanzmitteln für die Dauer der Initiative;

Schritt Nr. 4: Konsultation der Bürger und Interessensvertreter und Einbindung der Hauptpartner (dieser Schritt sollte im gesamten Verlauf durchgeführt werden).

Einbindung der Hauptpartner:

- Stellen Sie sicher, dass auf den anderen Regierungsebenen – Regionalbehörden und möglichst bei der nationalen Regierung – politisches Engagement vorhanden ist;
- Prüfen Sie die Möglichkeit von Partnerschaften mit Nachbarstädten;
- Ziehen Sie partnerschaftliche Vereinbarungen mit ortsansässigen Arbeitgebern in Betracht;
- Binden Sie maßgebliche Betreiber in die Vorbereitung der Maßnahmen ein (z.B. öffentliche Transportunternehmen, etc.);
- Stellen Sie sicher, dass die Rolle und Verantwortung eines jeden Partners klar und abgestimmt ist.

Konsultation und Sensibilisierung der Öffentlichkeit

- Starten Sie mit Informationskampagnen über die Probleme von Anfang an;
- Sorgen Sie für Einbindung der Medien;
- Richten Sie Diskussionsforen mit Bürgern, Interessengruppen und Betroffenen ein;
- Schlichten Sie Konflikte zwischen verschiedenen Betroffenen / Interessengruppen und führen sie eine Lösung herbei;
- Nutzen Sie andere Veranstaltungen, z.B. kultureller Art, zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit;

- Vergewissern Sie sich, dass benachteiligte Bevölkerungsgruppen ausreichend konsultiert worden sind;

Schritt Nr. 5: Fertigstellung des Vorhabens

- Ermitteln Sie anhand der Ergebnisse des Konsultationsprozesses, welche Kombination von Massnahmen das endgültige Projekt umfassen soll;
- Schätzen Sie den Umfang der Unterstützung der Öffentlichkeit ein, bevor Sie die Umsetzung der Maßnahmen in Angriff nehmen;
- Vergewissern Sie sich, dass laufende und zukünftige Initiativen in anderen Politikbereichen (z.B. in der Raumordnung) den neuen Massnahmen Rechnung tragen;
- Stellen Sie sicher, dass der Geschäftsplan die nachhaltige Finanzierung des Projektes gewährleistet;
- Im Falle von größeren Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung und für Ladenbesitzer sollten Sie einen Kommunikationsplan (für die Bevölkerung) sowie Kompensationsmaßnahmen (für die Ladenbesitzer) vorsehen.

PHASE II: REALISIERUNG

- Starten Sie eine breit angelegte Informationskampagne, bevor die Massnahmen umgesetzt werden;
- Verstärken Sie die Kampagne zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit bevor die Informationskampagne gestartet wird;
- Stellen Sie sicher, dass die mit der Durchführung der Massnahmen verbundenen Störungen – z.B. Strassenarbeiten, Unterbrechungen im Nahverkehrssystem – gering gehalten werden;
- Halten Sie alternative Verkehrswege während der Straßenarbeiten bereit, ;
- Stellen Sie eine ausreichende Übergangszeit bis zur Durchführung der Massnahmen sicher: In dieser Zeit sollen die Menschen die Möglichkeit haben, sich an die Veränderungen zu gewöhnen. Sie sollen sich der Massnahmen bewußt werden, das Funktionieren des neuen Systems verstehen und erkennen, welche Optionen es gibt;
- Führen Sie eine Reihe von Begleitmassnahmen zur Unterstützung der wichtigsten Neuerungen durch (Preisgestaltung, Kommunikationskampagnen, Neugestaltung der Straßen, etc.).

PHASE III: BEWERTUNG

- Führen Sie regelmäßige Evaluierungen des Projektes nach seiner Umsetzung durch und ziehen Sie Anpassungen in Betracht. Beteiligen Sie Bürger und Betroffene an diesem Evaluierungsverfahren;
- Stellen Sie die Zufriedenheit der Nutzer und anderer Betroffener mit dem neuen System fest;
- Evaluieren Sie den gegenwärtigen Stand des Problems: Inwieweit konnte es angegangen werden? Können auf der Grundlage der Erfahrungen, die bei der Durchführung der Massnahmen gemacht wurden, weitere Massnahmen umgesetzt werden, um noch bestehende Probleme anzugehen?
- Vergleichen Sie mit ähnlichen europäischen Initiativen und lernen Sie von deren Erfolgen und Fehlschlägen.

The European Public Transport Award rewards the most innovative and long-term actions from European local and regional authorities to improve mobility, encourage the use of public transport and its integration into urban planning and to ensure that measures taken are sustainable.

The award was first launched in 1995, and has been organised every two years by the Council of European Municipalities and Regions (CEMR) in cooperation with local and regional partners ever since. This year, the award is supported by the region of Brussels-Capital and the European Commission.

CITIZENS' SUPPORT FOR UNPOPULAR POLICY CHOICES

Today, we are dealing with the consequence of urban policies that have throughout the 20th century promoted the use of the car, which have lead to cities being taken over by the car, thus causing congestion, pollution, noise, reducing road safety and diminishing the overall quality of life in cities. Although the awareness of the need to achieve a modal shift in transport within cities has increased, and a number of tools have been developed, such as better public transport, promotion of cycling, car-sharing (etc.), to help achieve this modal shift, congestion is not decreasing and trends for the next years do not seem to indicate any positive changes. This is partly due to the fact that radical decisions to change the logic behind current mobility patterns, are generally unpopular and therefore politically difficult to take.

The theme chosen for this edition of the public transport award is therefore "citizens' support for unpopular policy choices".

The overall aim of this edition of the award is thus to identify and give recognition to those cities and regions that have made big steps towards better and more sustainable mobility through long-term strategic plans to reverse current trends, and draw the lessons from these experiences, in particular as regards the importance of citizen participation and awareness raising.

NOMINEES

The Jury panel for the European Public Transport Award nominated the following towns, cities and regions for the award : Bologna, Bursa, Cambridge, Dordrecht, Durham, Emilia-Romagna, Fife, Jönköping, Magdeburg, Werfenweng, Wiesloch – Walldorf.

The aim of this brochure is to present the actions and achievements of the award nominees.

CEMR would like to thank the members of the panel, Jean-Paul Wouters, Region of Brussels-Capital, Chantal Duchène, GART, Laurie Pickup, Transport and Travel Research, Cécile Sadoux, UITP, Isabelle Dussutour, POLIS and Oliver Mietzsch, Deutscher Städtetag, for their contribution to this initiative.

Le Prix européen du Transport public récompense les actions les plus innovantes et à long terme des collectivités locales et régionales européennes pour améliorer les déplacements, encourager l'usage des transports publics et leur intégration à la planification urbaine, et garantir la durabilité des mesures prises.

Le prix a été lancé en 1995 et est organisé tous les deux ans par le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) depuis lors en coopération avec des partenaires locaux et régionaux. Cette année, le prix est soutenu par la région de Bruxelles-Capitale et la Commission européenne.

LE SOUTIEN DES CITOYENS AUX CHOIX POLITIQUES IMPOPULAIRES

Nous sommes aujourd'hui confrontés aux conséquences des politiques urbaines qui ont encouragé l'utilisation de la voiture tout au long du 20ème siècle, ce qui a suscité une mainmise des voitures sur les villes, provoquant congestion, pollution, bruit, insécurité routière et diminution de la qualité de la vie dans les villes. Même si la nécessité de changer les modes de transports dans les villes s'inscrit de plus en plus dans les consciences, et si un certain nombre d'outils ont été développés, tels que de meilleurs transports publics, la promotion du vélo, du covoiturage (etc.), afin de favoriser ce changement modal, le trafic ne diminue pas et les prévisions pour les prochaines années ne semblent pas indiquer de changements positifs. Ceci est en partie dû au fait que les décisions radicales de modifier la logique derrière les schémas de mobilité actuels, sont généralement impopulaires et par conséquent difficiles à prendre du point de vue politique.

Le thème choisi pour cette édition du prix du transport public est par conséquent "le soutien des citoyens aux choix politiques impopulaires".

L'objectif global de cette édition du Prix est ainsi d'identifier les villes et les régions qui ont fait un grand pas vers une mobilité meilleure et plus durable, par des plans stratégiques de longue durée visant à renverser les tendances actuelles, et de leur apporter une reconnaissance, ainsi que de tirer les leçons des expériences passées, et notamment en ce qui concerne l'importance de la participation et de la sensibilisation des citoyens.

NOMINES

Le Jury du Prix européen du Transport public a nommé les villes et régions suivantes pour le prix : Bologne, Bursa, Cambridge, Dordrecht, Durham, Emilia-Romagna, Fife, Jönköping, Magdeburg, Werfenweng, Wiesloch-Walldorf.

L'objectif de cette brochure est de présenter les actions et réalisations des nominés au Prix.

Le CCRE souhaite remercier les membres du Jury, Jean-Paul Wouters, Région de Bruxelles-Capitale, Chantal Duchène, GART, Laurie Pickup, Transport and Travel Research, Cécile Sadoux, UITP, Isabelle Dussutour, POLIS et Oliver Mietzsch, Deutscher Städtetag, pour leur contribution à cette initiative.

Der Europäische Nahverkehrspreis 2002 wird an europäische lokale und regionale Gebietskörperschaften für die innovativsten Projekte zur Verbesserung von Mobilität und zur verstärkten Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sowie dessen Integration in Stadtplanungsprozesse vergeben. Besonderes Augenmerk wird auf die Nachhaltigkeit der durchgeführten Maßnahmen gelegt.

Der Preis wurde erstmals 1995 verliehen. Alle zwei Jahre wird seither vom Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) in Zusammenarbeit mit lokalen und regionalen Partnern eine Preisverleihung veranstaltet. Dieses Jahr wird der Preis unterstützt durch die Region Brüssel – Hauptstadt und die Europäische Kommission.

“BÜRGER UNTERSTÜTZEN UNBELIEBTE NAHVERKEHRSPOLITIK”

In den letzten Jahren befasste man sich mehr und mehr mit den Konsequenzen der Verkehrspolitik des 20. Jahrhunderts. Die Begünstigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führte zu hoher Verkehrsbelastung, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und mangelnder Verkehrssicherheit. Insgesamt verloren die europäischen Städte durch diese Entwicklung an Lebensqualität. Das Bewusstsein dafür, dass es an der Zeit ist, den modal split zugunsten anderer Verkehrsträger als das Auto in den Städten zu verändern, ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Auch wurden bereits diverse Instrumentarien entwickelt, um dies zu erreichen. Hier sei z.B. die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), die Förderung des Radverkehrs oder das car-sharing genannt. Dennoch gelang es immer noch nicht, die Verkehrsbelastung zu senken. Zusätzlich sehen Prognosen auch für die nächsten Jahre keine entscheidenden positiven Veränderungen. Die Ursache hierfür liegt vor allem darin, dass radikale Entscheidungen, eingespielte Verhaltensmuster zu verändern, unbeliebt sind und sich Politiker daher schwer tun, diese zu treffen.

Aus diesem Grund ist das Motto der Verleihung des Europäischen Nahverkehrspreises 2002 „Bürger unterstützen unbeliebte Nahverkehrspolitik“.

Das Ziel der diesjährigen Preisvergabe ist die Auswahl und Prämierung von Städten, in denen bereits große Fortschritte bei der Entwicklung besserer und nachhaltigerer Mobilitätsmuster gemacht wurden. Mit dem Preis sollen langfristig angelegte Handlungsstrategien zur Umkehrung der aktuellen Trends und Nutzung des Erfahrungskapitals anerkannt werden, die insbesondere hinsichtlich von Bürgerbeteiligung und der Stärkung des öffentlichen Bewusstseins für Mobilitätsproblematiken richtungsweisend sind.

ZUGELASSENE BEWERBER

Die Jury für den Europäischen Nahverkehrspreis hat folgende Kommunen, Städte und Regionen als Bewerber für die Preisverleihung zugelassen: Bologna, Bursa, Cambridge, Dordrecht, Durham, Emilia-Romagna, Fife, Jönköping, Magdeburg, Werfenweng, Wiesloch-Walldorf.

Zweck dieser Broschüre ist es, die Aktionen und Verwirklichungen der Bewerber vorzustellen.

Der Rat der Gemeinden und Regionen spricht den Jury-Mitgliedern, und zwar Jean-Paul Wouters, Region Brüssel – Hauptstadt, Chantal Duchène, Laurie Pickup, Forschungsamt für Verkehr und Reisen, Cécile Sadoux, UITP, Isabelle Dussutour, POLIS, und Oliver Mietzsch, Deutscher Städtetag, seinen Dank für ihre Mitarbeit an dieser Initiative aus.

II./ THE AWARD NOMINEES AND THEIR ACHIEVEMENTS

BOLOGNA

PROJECT VIVI BOLOGNA : ON FOOT, BY BUS IN THE HEART OF OUR CITY TO IMPROVE LIFE QUALITY

The initiative “Vivi Bologna”, was launched in November 2001 until the end of June 2002 and was organized by ATC Bologna, the local Public Transport Company, in co-operation with the Municipality of Bologna. “Vivi Bologna” promotes the closing of the city center to private traffic during the week-ends, coupled with integrated social events and cultural initiatives, as well as the promotion of parking facilities at interchange points (bus and railway) just outside the center area, and the strengthening of the urban public transport fleet with ecological small vehicles.

With the support of a strong and articulated media campaign, the main goal of these actions is to increase the citizens support for restrictive measures by balancing them with cultural and social initiatives and at strengthening the citizens cooperation in the efforts made to improve health and environmental protection, in particular by promoting public transport.

The closing of the city center to private traffic on Saturdays and Sundays from 9.30 to 12.30 and from 15.30 to 18.30 is required by a municipal resolution. Only public and emergency vehicles are allowed to travel, whereas public aid vehicles (such as taxi and cars for people with disabilities) are forced to travel at reduced speed.

In addition the urban public transport fleet was extended with small and ecological vehicles and the following concessions are provided at interchange parking areas:

- Passengers with hourly and season tickets do not pay the parking ticket in the interchange parking managed by ATC: “Tanari”, “Prati di Caprara”, “Carracci” , two of which are nearby the central station.
- In parking areas just outside the central part of the historical center (“Piazza Otto Agosto”) the bus ticket is reimbursed from the total parking ticket amount.
- Discounts on other interchange or important parking areas (free on Sundays; on Saturdays first hour is free: “Autostazione”, near to the bus central station and two parking areas near the Congress centre.

On weekends several cultural events were organized: free entrance to the principal museums, as well as various entertainment and cultural events following the general spirit of the initiative.

The initiative “Vivi Bologna” is a part of an extensive Urban Mobility Plan which has been developed by the Municipality of Bologna in accordance with ATC. The initiative is also part of the overall mobility programme of the Emilia-Romagna region.



BURSA

The aim of the project was to create an integrated transport system responding to the needs of the passengers and providing an effective solution to numerous urban transport problems.

The city of Bursa is one of the big metropolises of Turkey (2 million inhabitants). The city is developing rapidly, notably its western part. Before the launch of the project, the link between the west of the city and the city centre was very poor and traffic was very dense. The public transport service was composed of buses and minibuses, which rarely respected their stops and of “taxi-dolmushs”, which have a fixed itinerary and take several clients at a time.

So as to improve passenger security and so as to channel the traffic, the city launched a project aimed at radically changing the public transport system in Bursa:

- Development of a new 16.5 km metro-bus line linking the centre to the western suburbs. This system is very modern and includes an electronic control post.
- Purchase of 48 vehicles with a capacity of 287 passengers.
- Complete reorganisation of the network around this new line: all buses, minibuses and other taxis that used to run alongside the new line have been withdrawn from this side of the city so as to channel passengers onto the new line, which has an important capacity. The 614 minibuses have been redeployed perpendicularly to the new line, so as to enable inhabitants of the suburb to converge towards the new line. Minibuses with a capacity of 50 persons have also been purchased.

The project has led to a considerable improvement to public transport in Bursa. It offers a high quality of service to the citizens and is the first step towards a more sustainable development of the city.



THE CAMBRIDGE CORE TRAFFIC SCHEME

The Cambridge Core Traffic Scheme is an excellent example of an innovative and radical initiative which has transformed mobility in a previously congested, historic city centre.

The scheme – a mix of street closures supported by rising bollard technology – was implemented after traffic surveys revealed that over half of the traffic using Cambridge's inner ring road (the Core Area) was using the area to avoid delays on the surrounding main road network.

The consequence was poor conditions in the city centre for pedestrians, pedal cyclists and public transport. The beautiful and historic heart of Cambridge was being turned into an unpleasant environment for residents, shoppers and visitors with inevitable adverse consequences for the city's economy. The aim of the Local Transport Plan for Cambridge to promote sustainable transport was also being undermined.

Council chiefs realised that a radical change was needed to control access to the city centre. To work, the scheme would need the support of the majority of Cambridge citizens and many others using the city. A mix of excellence in consulting and involving people, as well as marketing and promotion, partnership working, openness and accountability were fundamental to achieving this.



The Core Area closure and a raft of bus improvement measures has had a huge impact on the use of public transport in the city with a record of 27,000 people per day now travelling in and out of Cambridge by bus. This has meant that Cambridge has greatly exceeded targets set by the British Government to boost bus use. In 2001, Cambridgeshire County Council agreed a challenging target with Government to increase bus passenger numbers into and out of Cambridge by 20 per cent over four years. The rise has in fact been more than 30 per cent in just three years.

Cambridge Park and Ride is now considered one of the most successful in the country with over 1 million passengers and rising using the five sites every year. The scheme has won several UK transport awards. This demonstrate that “stick” methods like the Core Area closure scheme when combined with the “carrot” of providing good quality public transport alternatives and good communications has been highly effective in encouraging more people out of their cars.

The pivotal role played by Cambridgeshire County Council in these transport initiatives brought it the accolade of UK Local Transport Authority of the Year in 2001.

The Cambridge Core Traffic Scheme proved a brave and visionary approach to tackling congestion. The scheme is now fully integrated into city life – it has the acceptance of the majority of citizens because it functions well and has improved the city centre environment. Schemes based on the Cambridge model are now being developed and implemented in other English towns and cities including London, Preston, Durham, Chester, Exeter, Oxford and Ipswich. This clearly demonstrates that where Cambridgeshire County Council courageously led, others are now following, bringing benefits to urban areas far beyond Cambridge.

WATERBUS: A SUSTAINABLE PUBLIC TRANSPORT ALTERNATIVE

Dordrecht is a bustling city with 120.000 inhabitants some twenty kilometres south east of Rotterdam and forms the centre of the Drechtsteden region with a total of 266.000 inhabitants. Both regional and local traffic & transport policies aim at a combination of push and pull measures. Restrictions to private car use are compensated by offering workable sustainable public transport solutions. The city of Dordrecht has therefore turned its location on the waterfront to its advantage. Together with the municipalities in the region it has set up a Waterbus system, linking the banks of Dordrecht with its adjacent municipalities.

Waterbus key-elements

- The Waterbus system offers an alternative public transport modality over water with very frequent connections between adjacent regional municipalities;
- Possibility for passengers to take their bicycle on board free of charge;
- The Waterbus (in combination with the bicycle) is the fastest alternative for intraregional transport.

Unpopular measures:

- Private car use restrictions both in parking and in restricted access to the historic city centre
-



The fast and frequent public transport system provided by Waterbus facilitates the development of high-quality residential areas along the riverbanks, which is a significant spatial planning component and forms an integral part of the policy. The Waterbus system feeds a high speed ferry connection to Mainport Rotterdam, thus providing a significant touristical asset. Furthermore, considering the fact that bicycles are fully allowed on the boats, the Waterbus system can be regarded as an 'extended bicycle lane', thus benefiting recreational bicycle use. Waterbus enjoyed high levels of consultation and participation with interest/stakeholder/user groups (a.o. disabled, elderly, public transport interest groups etc). The level of satisfaction is very high. The consultation and participation even resulted in receiving the Accessibility Award 2000, issued by the Netherlands Umbrella organisation of interest groups for the disabled. After implementation of the Waterbus concept over 95% of users is fully satisfied.

Waterbus proves to be a highly successful public transport alternative. Especially the fact that bicycles can be taken on board free of charge is highly appreciated by its users. The new Waterbus system provides significant extra transport capacity between the municipalities in the Dordrecht region. This resulted in a considerable rise in user numbers. Currently over 1 million passengers per year make use of the Waterbus. 35% of current Waterbus users indicate that they would start using their car again if the Waterbus was not available. It is estimated that thanks to the Waterbus there are some 400.000 less trips (at least 3 million less km) by private car. The Waterbus is a highly attractive way of public transport, particularly for schoolgoing youth, whose primary way of transport is the bicycle. This positive and bicycle-friendly image is quite contrary to the image of the rest of the public transport in the Netherlands.

The Waterbus system enjoys large political commitment in all layers of the government (National Transport Ministry, Province, Regional Authority, Local Administration), resulting in public sponsoring of the system until at least the year 2010. 40% of the income is generated through the sale of tickets, making the Waterbus a commercially viable operation according to the Netherlands National Public Transport standards. The Waterbus system provides an excellent best practice for all European urban agglomerations with considerable waterways (rivers, deltas etc.) in the built up area. The system already has the status of a successful pilot, which makes it an example of Waterborne Urban Public Transport best practice in the Netherlands.

Dordrecht has actively participated the European Sustainable Cities and Towns Campaign, which in 1997 a.o. resulted in a certificate of distinction in the framework of the European Sustainable City Award. Through active dissemination of its Waterborne Public Transport experiences in European networks, Dordrecht wishes to contribute to the further promotion of sustainable (public) transport alternatives in Europe.

TRANSPORT IN DURHAM : IMPROVING MOBILITY AND ADDRESSING INTEGRATION

Durham County Council are using innovative solutions to deliver carefully balanced, sustainable transport systems to improve the quality of life for its' residents and visitors. Strong political commitment together with extensive public consultation and substantial stakeholder involvement have under-pinned the successful delivery of difficult and controversial projects.

The diversity of the County's social and economic structure have presented the opportunity to deliver unique solutions from rural transport schemes and real time bus passenger information, to parking control and congestion charging.

The first Road User Charge scheme in the UK introduced in October 2002 has delivered huge environmental and road safety benefits in the centre of Durham City. The scheme restricts access to the World Heritage site on which stands the historic Cathedral and Castle. Although smaller in scale than the London Congestion charging scheme, it provides equal social environment and economic benefits in an area of significant historic recognition.

With increasing and unmanaged demand for on street parking space the need to address the problems associated with uncontrolled long stay commuter parking in streets close to the City Center was identified. A consultation process commenced in March 1999 leading to the delivery of a controlled parking zone throughout the City Center by June 2001. The rapid delivery of this fundamental element of the package within two years followed extensive consultation with the commercial sector and every resident within the City.

In conjunction with the on-street parking controls, the need to provide alternative provision for long stay commuter parking has led to the development of a Park and Ride scheme for Durham City. The scheme consists of three sites, the first of which is planned to be in place by Spring 2004.

Delivery of improvements for cyclists and pedestrians within the central core of the City has been achieved in balance with stakeholders sometimes conflicting demands. Cyclists have been accommodated through completion of a section of the National Cycle Network linking the central area with outlying residential districts. The route has been successfully integrated with an important area of woodland and rights for use by cyclists were secured through Public Inquiry. Proposals to improve the pedestrian infrastructure in conjunction with measures to control vehicular access to the central commercial areas of the City have also won considerable public support. In both North Road and Saddler Street, major schemes are being implemented that balance the needs of pedestrians and the mobility impaired with the need for vehicular access by public transport and other essential traffic.



OPERAZIONE LIBERIAMO L'ARIA 2002-2005 EXTRAORDINARY ACTIONS IN FAVOUR OF SUSTAINABLE MOBILITY



Emilia-Romagna is a region of some 4 million inhabitants, which extends over 22.100 km² in the north of Italy. The region is composed of 9 provinces and 341 municipalities. At regional level, there is a very high car/inhabitant ratio, with some 600 cars per 1000 inhabitants (i.e. 3 cars for 5 inhabitants, including babies). This ratio is extremely high and exceeds by 6% the national level and by 15% the European Union average.

In this context, the Emilia-Romagna Region launched a programme, agreed upon in July 2002 by the 9 provinces and 81 principal municipalities of the region, so as to improve air quality, manage PM10 emergencies and conform progressively to the standards set at EU level, which will be in force as from 2005. Furthermore, in October 2002, the Emilia-Romagna Region agreed upon a framework programme with the national government (the Ministry of Environment and the Ministry of Economy) on Environment, Energy and sustainable mobility, the objective of which is to finance further projects in these fields for the coming years. Thanks to this agreement, the region and the state have defined a common commitment to tackle the issues of promotion of sustainable development, of energy efficiency and of quality control systems, in accordance with Italy's commitments to European and International agreements.

The restrictions to car access in the city centre two days per week were implemented by decision of the mayors of all participating cities and towns as from January until March 2002 and from October 2002 to March 2003. These restrictive measures are coupled with complementary measures:

- In the short term: actions on traffic management so as to encourage the use of public transport;
- In the medium and long term (until 2005): actions aimed at the reduction of emissions of atmospheric pollutants and at energy efficiency through an investment plan financed by the National government, the Emilia-Romagna Region, the local authorities and other organisations (such as the railway company).

The awareness-raising campaign called "Operazione liberiamo l'aria" (Free the air operation) was launched at the time of the implementation of restrictive measures on the use of private cars, called for by the air quality agreement, and represents an almost unique experiment in the Emilia-Romagna Region.

Its objective: provide transparent and punctual information to the citizens on the measures foreseen in the air quality agreement. Aside from radio and television spots, posters and dynamic advertising (in buses), this campaign also foresees the publication of brochures, of which 1.840.000 are aimed at households, 1.500 at businesses, professional and economic associations, service providers at fairs and congresses, 600 at school head-masters, as well as the setting up of a call centre and a website: www.liberiamolaria.it.

Following the implementation of the first phase of the initiative, the initial results were as follows:

- A 15 to 20% reduction in urban traffic at regional level during alternate travel days, as well as a reduction of close to 10% in the concentration of particles (PM) and an increase of between 30 and 70% in public transport patronage.
- A high perception by citizens (94%) of the risks to health and quality of life.

In this context, all institutional actors cooperated in the search for solutions, from a financial point of view also, in accordance with the principle of subsidiarity and their specific competences. The timing of actions (short, medium and long term actions), as well as the development of an awareness-raising campaign aimed at citizens and businesses, before and after the implementation of measures, were also fundamental. Similarly focused campaigns are already foreseen for the next phases of the initiative. Moreover, the region foresees regular meetings between the different partners, so as to evaluate the results achieved, and decide on adjustments to the programme (the first such meeting took place in December 2002).

FERRYTOLL BUS PARK AND RIDE

By the mid-nineties, the number of vehicles crossing the Forth Road Bridge was exceeding the intended capacity of 60,000 per day (both directions). Fife Council was, at that time, planning construction of two new rail stations to enhance the cross-Forth Rail Option but felt that its cross-Forth Transportation Strategy needed to widen travel choice and offer those commuters willing to travel into the city without their cars another alternative to the already crowded peak trains. An innovative scheme was needed and it was felt that the concept of a bus park and Ride on the North side of the bridge should be explored. However, there wasn't a great deal of evidence available at that time to suggest that the transfer from car to bus for a twelve mile journey into the city centre would prove an attractive option. Park and Ride schemes were having mixed success across the country and most were based on relatively short bus trips from outer-city areas.



Nevertheless, there was enthusiasm within the Council and a strong belief that this was the innovation that was needed. By the end of 1996, Fife Council had begun discussions with Stagecoach, the operator of most of the commercial network in Fife, with a view to exploring a partnership approach to a project of this type. Stagecoach shared Fife Council's enthusiasm for the project from this early stage and suggested that its own, already established cross-Forth express network could perhaps provide the key to an affordable venture. The location for the park and ride had to be easily accessible and to fully exploit the concept of utilising the existing Fife-Edinburgh fleet, it was also essential that any diversion from the main travel corridor had to be minimal. The site at Ferrytoll was identified as being an ideal option. It would accommodate 500 cars initially and would also allow for future expansion.

By Jan 1997, Fife Council had submitted a funding bid to the Scottish Executive for Capital Borrowing Consent under the Challenge Fund Competition. The bid took the form of a package of measures including the Park and Ride facility, access slips roads to the A90 and additional Variable Message Signs on the surrounding strategic road network. By mid 1997, the Council had been advised of the bid's success. The Partnership that had been proposed between the Council and Stagecoach was now officially formed with the Council providing the infrastructure using the Challenge Fund contribution, and Stagecoach managing the facilities and providing the services. Work began on site in November 1999 and on 10th November 2000, the facilities were formally opened by Sarah Boyack, MSP, the then, Scottish Transport Minister.

In addition to the 500 car parking spaces at Ferrytoll, the facilities include a staffed, modern departure building with seating, toilets, baby changing facilities, a TV, hot drinks and snacks dispensers, a CCTV control room, a ticket machine and comprehensive information. There are also secure cycle lockers, dropping-off and pick-up points and CCTV coverage across the site. The car Park has been granted 'Secured Car Park' status by the AA. The connections on offer include a 10min frequency at peak times to Edinburgh City Centre and 15 min off-peak. Less frequent connections are also available to Leith, the Royal Infirmary and Riccarton Campus.

In conjunction with the development of Ferrytoll, Edinburgh City Council introduced bus priority lanes and an innovative queue management system on the A90 corridor into Edinburgh. These measures have allowed a 13 minute saving on bus journey times during peak periods. Fare levels have been set at a very competitive £3.50 return (free parking) with 2 children travelling free with each adult at off-peak times and at weekends. Since opening in November 2000, usage has steadily increased with the car park currently running at around 90% full on most weekdays. Detailed Passenger surveys have indicated the popularity of the scheme and have helped the partnership identify improvements. A Ferrytoll website has been established (www.ferrytoll.org) and newsheets are used to keep passengers informed. It has just been announced by the Scottish Executive that funding will be made available towards expansion of the facilities at Ferrytoll. Fife Council has developed plans which increase the car parking provision from 500 to 1000 and improve access to the site for both cars and buses. Work is about to start of the detailed design and subject to planning approval, it is hoped that construction will begin on site early 2004. The Fife Council/ Stagecoach Partnership is committed to continuous improvement and maintaining a level and quality of service which will continue to offer a real alternative to car travel into Edinburgh.

“KOMFORT” PROJECT : “THINK TRAM – USE BUSES”

Jönköping is a city of approximately 100.000 inhabitants. The “KomFort” project was initiated by the City of Jönköping and the local public transport authority, “Länstrafiken” following an important deterioration of public transport in the city (towards the end of the 80s, the network lost 1 to 2% of passengers per year). The Network was completely reorganised; all lines were modified around a fundamental principle: “Think tram – use buses”. The project is indeed based on the development of a network with dedicated bus lanes, so as to have a system, which has the advantages of a tram system (dedicated lanes), whilst keeping the flexibility of buses.

The network was totally restructured: it is now organised around 3 main lines which cross the city-centre. All other lines have many connections with the main lines, which are the “arteries of the network” (the interval between buses is at the most 10 minutes in comparison with 15-30 minutes on the suburb lines).

The renovation of the infrastructure gave rise to numerous debates with the citizens:

- The choice of vehicles was decided on the basis of numerous public meetings and meetings with local politicians, as well as by working groups bringing together 60 to 70 “pilot” clients, chosen by the regular clients and non-users of public transport (good ideas came out of these on the door opening system...)
- The distance between stops was decided on the basis of the demands of users.

In addition buses benefit from a “green wave”, which always gives priority to buses at street crossings. New bus lanes cutting across roundabouts were introduced. A special system of wholes in the road stops all vehicles other than buses from entering these reserved lanes.

A communication campaign before the implementation of the project helped to prepare travellers for the changes and to raise awareness of non-users. As a result, patronage has increased by 15% since 1996 and the share of public transport has gone from 19% to 22%.



Since the development of the public transport Plan in 1994, a series of public transport improvements have been achieved in the City (main-town) of Magdeburg, thanks to co-operation with the municipal transport company, such as:

- The renewal and the development of the infrastructure. The new construction of the central bus station. Renewal of the bus fleet, the rebuilding of the "Tatra" trams and the acquisition of modern low floor trams. The implementation of measures aimed at the acceleration of the buses and trains.

- The refurbishment of many access points, the improvement of information to the passengers thanks to real time information panels. The refurbishment of the area in front of the station with new stops

- The extension of the offer of public transport services in the peripheral zones. The introduction of a single tariff for weekly tickets throughout the urban and regional public transport network (Magdeburg-Umland-Tariff). However, the increased competition between public transport and individual car that appeared following the reunification could not be improved. The share of urban public transport, which accounted for 18.3% in 1994, was no more than 17.1% in 1998, and this above all because of the increase in individual car transport. The objective is to stop this trend. It should be stressed however that without accompanying measures in favour of public transport, this goal cannot be achieved. So as to improve the development of public transport in Magdeburg, the ÖPNV plan recommends amongst others:

- To improve and widen the current offer of service (Extension of the tram network in high-demand areas, to adapt the bus network).

- To improve access at stops and conditions at interchange points by the construction of new shelters, to envisage better equipment (protection against bad weather, seats) for buses and tram stops and reduce waiting time at signals.



- To develop and accelerate public transport.

- To improve connections between urban and regional public transport.

- To improve the offer of service by introducing ways of combining train and bicycles on the one hand and park and ride services on the other, by respecting the regional public transport.

- To extend the Magdeburg zone tariff agreement and the surroundings to tariff agreement for the various regrouped formulas which supposes the mutual recognition of the tickets and concerted marketing for public transport.

Accompanying measures are recommended to increase the attractiveness of public transport, namely:

- To have a global vision of the mobility policy. In particular to examine all the new highway projects in light of their impact on public transport. The conception of road construction projects must be adapted to the objectives of the promotion of public transport.

- To develop public transport so as to reduce the negative effects of individual transport by car on urban public transport.

- Extension of the use of car parks (exploitation of all the public car parks to the town centre area, taking into account opening hours of the stores).

- Limitation of time advantages for private cars (continuation of the reduction of the traffic in town centre area and the residential districts).

The public transport plan was drawn up in close cooperation with the public transport company and the specific engineering departments. The economic actors, the citizens and associations were largely informed thanks to awareness raising campaigns and discussion fora, and involved in the development of the plan. Elements of the public transport plan were integrated into other concepts (plan for transport in town centre area) and were granted with other projects (for example urban planning projects). A successful implementation requires a permanent effort to improve the co-operation with the engineering departments, the public transport companies, the regional administrations and the surrounding municipalities. Some of these barriers have already been eliminated; others however continue to provide a challenge.

A CITY WHICH PROPOSES TO IMPLEMENT SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN AN INTEGRATED FORM

In Werfenweng, the rhythm of time is not the same as elsewhere! This small municipality of 800 inhabitants, located in the mountainous zone of Tennengebirge/Salzburger Land, largely lives from tourism and agriculture. In order to safeguard its invaluable resources for future generations, Werfenweng has for years counted on sustainable development. The word "sustainable" means in this instance to reflect in a forward thinking way and in terms of networks, with an aim of optimizing and guaranteeing quality of life, recreational quality and the competitiveness of the tourist environment by a reduction in the negative factors which burden the environment.



To make it possible to carry out this objective, the urban development plan focuses on clear priorities:

1. Reduction in the CO₂ emissions in the municipality, through innovative solutions in the field of public transport.
2. Quality guarantee thanks to the product SANfte MObilität (soft mobility) "Holidays without car" ("Urlaub ohne Auto").
3. Energy independence thanks to the use of ecological resources in the municipality.

The fundamental condition for the success of this development plan is a guarantee given to residents and holidaymakers to ensure their mobility. The Werfenweng Shuttle, a shared taxi ordered by telephone, unblocks the roads in the municipality and beyond. Figures show the degree of acceptance in the population: in 1999 there were 1,300 passengers; in 2002 more than 11,000. This trend is rising! The young residents of Werfenwengs readily use the late night taxi service. Thanks to this provision of shared taxis, the mobility of the clientele of restaurants and discos is assured. In 2002, 4,807 people were thus brought back home in comfort and safety. The SANfte MObilität is accomplished thanks to the association of 30 accommodation companies in the municipality, which propose a range of services. To the holidaymakers, it is proposed to exchange their car keys for a "SAMO" key. For those holidaymakers travelling by train - this is part of the "holidays without car" project- they are also given a "SAMO" key. Is it thus necessary to give up ones mobility? No, behind the symbolic "SAMO" key system hides all forms of relaxing ecological mobility. Elois - a private taxi driver in the municipality – drives customers free of charge from point A to point B. Electric cars are also available, as well as E-Scooters, E-Funriders, E-Bigas, bicycles, horse drawn carriages, etc, thus ensuring a new entertaining quality. The variety of services is more and more eco-friendly. In 2000, 1,123 "SAMO" keys were distributed, as opposed to more than 3.000 in 2002. This corresponds to 10% of the holidaymakers in the municipality. A great number of encouraging messages on behalf of holidaymakers and de-stressed "regulars" support the municipality in its step. The offer of "SAMO" services makes the outward journey by train more attractive.

In 1999, 12% of the holidaymakers arrived by train, whereas in 2002, this figure stood at 25%. Negotiations are underway with the ÖBB (Austrian Railways) and the DB (German Railways), concerning a widening of the variety of services.

With regard to the distribution of energy in the municipality, this can be used as ecological model, in accordance with the basic idea which is at the basis of all the actions. Most power consumption in the municipality is produced by ecological installations in the municipality. Thus the municipality exploits one of the largest installations of photovoltaic conversion in Austria. The centre of the municipality of Werfenweng will be supplied with energy in the future by a central boiler room (biomass), which will be completed in May 2003. An alley of solar panels is a model for solar energy, to mention only some of the projects.

The development plan of the municipality is based upon a process of "small steps". Thanks to the success of some "steps", people are more inclined to accept changes, to defend the new ideas, and thus a new way of living and of thinking is born. Moreover, beyond communication and participation of a large audience, the economic advantage is also decisive in its success. The setting up of the project made it possible to create jobs and to reinforce the tourist economy as a pillar of the economic architecture. Werfenweng is on the way to becoming a synonym for the sustainable development. Thanks to excursions of 50 regions and organisations to Werfenweng, know-how is diffused, preparing the ground for a multiplier effect "of the road to success", to which Werfenweng is committed.

WIESLOCH-WALLDORF

The cities of Wiesloch and Walldorf, representing together a community of some 40.000 inhabitants, launched a partnership to manage public transport aimed at improving the links between the two cities. Traffic-jams were frequent on the road linking the two cities and as a result, buses used to run slowly.

New bus lines were set up between the two cities and the train station. Moreover, dedicated bus lanes were created and traffic lights always give priority to buses at the main road-crossings. In implementing these measures, the two partners launched dialogue forums and participation processes with user committees.

Furthermore, the two cities launched a innovative initiative aimed at the local companies: An efficient connection between the city and the industrial area have been set up, which contributes to breaking the habit of “using my car to go to work”. Buses are able to travel through the industrial area, and in particular within the factory precincts, whereas cars must go around the zone: buses are therefore faster than cars. A new kind of bus stop was created inside the various company precincts: only employees have the right to get off the bus, whereas other passengers must stay on board. Last but not least, the bus stop is located near the companies' main entrances, whereas the car-park is now located far away from the entrances, and car drivers have a long way to walk. These unpopular measures try to put people off using their cars.



II./ LES NOMINES AU PRIX ET LEURS REALISATIONS

BOLOGNA

PROJET VIVI BOLOGNA : A PIED, EN BUS DANS LE COEUR DE NOTRE VILLE POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE

L'initiative « Vivi Bologna » a été lancée en novembre 2001 jusqu'à la fin du mois de juin 2002 et était organisée par ATC Bologna, l'Entreprise de Transport Public local, en coopération avec la Municipalité de Bologne. « Vivi Bologna » encourage la fermeture du centre-ville aux voitures pendant le week-end, associée à des manifestations sociales et des initiatives culturelles, de même que le développement de parkings aux points modaux (autobus et chemin de fer) juste en dehors du centre-ville, et le renforcement de la flotte de transport public urbain avec de petits véhicules écologiques.

Avec l'appui d'une vaste campagne médiatique, l'objectif principal de ces actions est d'accroître le soutien des citoyens à ces mesures restrictives en les associant à des initiatives culturelles et sociales et en renforçant la coopération des citoyens aux efforts faits pour améliorer la protection de la santé et de l'environnement, notamment par la promotion des transports publics.

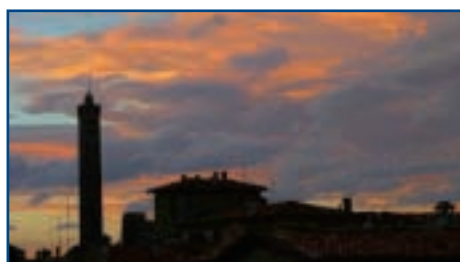
La fermeture du centre-ville au trafic privé le samedi et le dimanche de 9 h 30 à 12 h 30 et de 15 h 30 à 18 h 30 est exigée par une résolution municipale. Seulement les véhicules publics et d'urgence sont autorisés à se déplacer, tandis que les véhicules d'aide publique (tels que les taxis et les voitures pour personnes handicapées) sont obligés de se déplacer à vitesse réduite.

En outre, la flotte de transport public urbain a été élargie avec des petits véhicules écologiques et les mesures incitatives suivantes sont mises en œuvre dans les zones de parking :

- les passagers avec des tickets à l'heure et saisonniers ne paient pas le ticket de parking dans les parkings relais gérés par ATC : « Tanari », « Prati di Caprara », « Carracci », deux d'entre eux étant situés près de la gare centrale.
- Dans les zones de parking situés juste en dehors de la partie centrale du centre historique (« Piazza Otto Agosto »), le ticket de bus est remboursé du montant total du ticket de parking.
- Des réductions sur d'autres parkings relais ou grands parkings (gratuits le dimanche; le samedi, la première heure est gratuite) : « Autostazione », près de la gare centrale d'autobus et deux zones de parking près du centre de Congrès.

Le weekend, plusieurs manifestations culturelles sont organisées : entrée gratuite aux principaux musées, de même que plusieurs spectacles et manifestations culturelles suivant l'esprit général de l'initiative.

L'initiative « Vivi Bologna » fait partie d'un vaste Plan de Mobilité Urbaine qui a été développé par la Municipalité de Bologne en accord avec ATC. L'initiative fait également partie du programme de mobilité globale de la région Emilia-Romagna.



L'objectif du projet était de créer un système de transport intégré répondant aux besoins des passagers et apportant une solution efficace aux nombreux problèmes de transport urbain.

La ville de Bursa est l'une des grandes métropoles de Turquie (2 millions d'habitants). La ville se développe rapidement, et notamment sa partie occidentale. Avant le lancement du projet, l'ouest de la ville était très mal relié au centre-ville et le trafic était très dense. Le service de transport public était composé de bus et de minibus, qui respectaient rarement leurs arrêts, et de "taxi-dolmushs", qui ont un itinéraire fixe et prennent plusieurs clients en même temps.

Afin d'améliorer la sécurité des passagers et de diriger le trafic, la ville a lancé un projet visant à modifier radicalement le système de transport public à Bursa :

- Développement d'une nouvelle ligne de métro-bus de 16,5 km reliant le centre à la banlieue ouest de la ville. Ce système est très moderne et comprend un poste de contrôle électronique.
- L'achat de 48 véhicules d'une capacité de 287 passagers.
- La réorganisation complète du réseau autour de cette nouvelle ligne : tous les bus, minibus et autres taxis qui roulaient le long de la nouvelle ligne ont été retirés de ce côté de la ville de façon à diriger les passagers vers la nouvelle ligne, qui est dotée d'une capacité importante. Les 614 minibus ont été redéployés perpendiculairement vers la nouvelle ligne, de façon à permettre aux habitants de la banlieue de converger vers la nouvelle ligne. Des minibus d'une capacité de 50 personnes ont également été achetés.

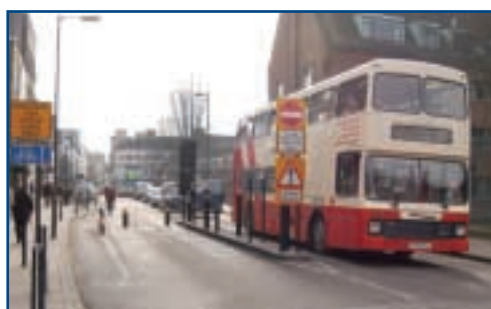
Le projet a abouti à une amélioration considérable des transports publics à Bursa. Il offre une grande qualité de service aux citoyens et constitue la première étape vers un développement plus durable de la ville.



LE PROJET DE CIRCULATION DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE CAMBRIDGE

Le projet de circulation dans le centre de Cambridge est un excellent exemple d'initiative innovante et radicale qui a transformé la mobilité dans un centre-ville historique précédemment embouteillé. Le projet – qui prévoit la fermeture de rues grâce à un système de bornes mobiles (« rising bollards ») – a été mis en place après que des enquêtes ont révélé que plus de la moitié du trafic dans les rues du centre de Cambridge était occasionné par des automobilistes qui passaient par le centre pour éviter les embouteillages sur le principal réseau routier extérieur. Les conditions se sont par conséquent détériorées dans le centre-ville pour les piétons, les cyclistes et le transport public. Le joli centre historique de Cambridge a progressivement perdu de son attrait pour les habitants, les marchands et les touristes, avec inévitablement des conséquences négatives pour l'économie de la ville. L'objectif du Plan de Transport Local pour Cambridge de promouvoir le transport durable a également été mis à mal.

Les dirigeants des conseils ont compris qu'un changement radical était nécessaire pour contrôler l'accès au centre-ville. Pour son bon fonctionnement, le système a besoin de l'appui de la majorité des citoyens de Cambridge et des nombreuses autres personnes se rendant dans la ville. Un mélange d'excellence dans la consultation et l'engagement des citoyens, de même que le marketing et la publicité, le travail en partenariat, l'ouverture et la responsabilité ont été essentiels pour y parvenir.



La fermeture du centre-ville et une série de mesures d'amélioration des autobus ont eu un impact considérable sur l'utilisation des transports publics dans la ville avec un record de 27.000 personnes par jour se déplaçant à présent dans et hors de Cambridge par bus. Cela signifie que Cambridge a largement dépassé les objectifs fixés par le Gouvernement britannique relatifs au développement de l'utilisation des autobus. En 2001, le Conseil de Comté de Cambridge s'est fixé un objectif difficile avec le gouvernement d'accroître le nombre de passagers dans les bus dans et en dehors de Cambridge de 20 pour cent en quatre ans. L'augmentation a été en fait de plus de 30 pour cent en juste trois ans.

Le système de parking relais en périphérie desservi par les transports en commun (« park and ride ») est considéré aujourd'hui comme l'un des plus performants dans le pays avec plus d'1 million de passager et une utilisation croissante des cinq sites chaque année. Ce système a remporté plusieurs prix de transport au Royaume-Uni.

Ceci démontre que les méthodes « de la carotte et du bâton », le bâton étant la fermeture du centre-ville et la carotte l'offre d'alternatives de transport public de bonne qualité et de bonnes communications, ont été très efficaces pour encourager plus de personnes à abandonner leur voiture. Le rôle pivot joué par le Conseil du Comté de Cambridge dans ces initiatives de transport lui a permis de remporter le titre de « UK Local Transport Authority of the Year » en 2001. Le projet de circulation dans le centre de Cambridge s'est révélé une approche courageuse et visionnaire pour lutter contre la congestion. Le projet est à présent complètement intégré dans la vie de la ville – il est accepté par une majorité de citoyens car il fonctionne bien et a amélioré l'environnement du centre-ville. Des projets basés sur le modèle de Cambridge sont à présent développés et mis en œuvre dans d'autres villes anglaises, et notamment Londres, Preston, Durham, Chester, Exeter, Oxford et Ipswich.

Cela démontre clairement que la courageuse initiative du Conseil de Comté de Cambridge est à présent suivie par d'autres, bénéficiant à des zones urbaines bien au-delà de Cambridge.

WATERBUS: UNE ALTERNATIVE DURABLE DE TRANSPORT EN COMMUN

Dordrecht est une ville active de 120 000 habitants qui se situe à environ vingt kilomètres au sud-est de Rotterdam et constitue le centre de la région de Drehtsteden qui compte 266 000 habitants. Les politiques de trafic régional et local et de transport visent à une combinaison de mesures positives et négatives. Des restrictions à l'utilisation des voitures privées sont compensées par la mise en place de systèmes durables et réalisables de transports en commun. La ville de Dordrecht a donc tourné à son avantage sa localisation au bord de l'eau. Avec les municipalités de la région, elle a installé un système de Waterbus, reliant les canaux de Dordrecht avec ceux des municipalités voisines.

Les éléments -clés du Waterbus:

- le système de Waterbus offre un mode alternatif de transport sur l'eau avec des correspondances très fréquentes avec les municipalités voisines;
- possibilité pour les passagers de prendre leur bicyclette à bord gratuitement
- Waterbus (conjointement avec la bicyclette) est l'alternative la plus rapide pour le transport intra-régional.

Mesures impopulaires:

- restrictions à l'utilisation des véhicules privés par des mesures sur le stationnement et par l'accès restreint au centre-ville historique.



Le système de transport en commun rapide et fréquent fourni par Waterbus facilite le développement des quartiers résidentiels de haut standing le long des rives, qui est un composant significatif de planification spatiale et fait partie intégrante de cette politique. Le système de Waterbus prévoit une correspondance à grande vitesse avec Rotterdam, et de ce fait attire des capitaux touristiques significatifs. En outre, les bicyclettes étant autorisées sur les bateaux, le système de Waterbus peut être considéré comme une « piste cyclable prolongée », et de ce fait bénéficie du cyclisme de loisirs. Le projet a été soumis à des processus importants de consultation et de participation avec des groupes de partenaires/utilisateurs (personnes handicapées, personnes âgées, groupes d'intérêt de transport en commun etc.). Le niveau de satisfaction est très élevé. La consultation et la participation ont mené à l'obtention du prix de l'accessibilité 2000, attribué par l'organisation néerlandaise de groupes d'intérêt pour les handicapés. Après la mise en place du concept de Waterbus, plus de 95 % des utilisateurs sont entièrement satisfaits.

Waterbus s'avère être une alternative fortement réussie de transport en commun. Le fait notamment que des bicyclettes peuvent être prises à bord gratuitement est fortement apprécié des utilisateurs. Le nouveau système de Waterbus fournit une capacité supplémentaire significative de transport entre les municipalités dans la région de Dordrecht. Ceci a eu pour conséquence une hausse considérable du nombre d'utilisateurs. Actuellement, plus d'un million de passagers utilisent le Waterbus chaque année. 35 % des utilisateurs actuels de Waterbus indiquent qu'ils utiliseraient de nouveau leur voiture si le Waterbus n'était pas disponible. Il est estimé que grâce au Waterbus, l'on compte environ 400 000 voyages (3 millions de kilomètre) en voiture privée en moins. Le Waterbus est un mode fortement attrayant de transport en commun, notamment pour les écoliers, dont le moyen de transport principal est la bicyclette. Cette image positive et favorable des bicyclettes est tout à fait contraire à l'image des autres transports en commun aux Pays-Bas. Le système de Waterbus bénéficie d'un grand engagement politique à tous les niveaux de gouvernement (ministère national du transport, province, autorité locale, administration locale), ayant pour résultat le soutien financier public du système jusqu'en 2010 au moins. 40 % des revenus est produit par la vente des billets, faisant de Waterbus une opération commercialement viable selon les normes nationales de transports en commun des Pays-Bas. Le système de Waterbus constitue un excellent exemple de bonne pratique pour toutes les agglomérations urbaines européennes comptant des voies d'eau importantes (fleuves, deltas etc.). Le système a déjà le statut de projet pilote réussi, qui en fait un exemple d'expériences du « Waterborne Public Transport » (transport public par voie navigable) aux Pays-Bas. Dordrecht a participé activement à la Campagne des Villes européennes durables, qui a notamment conduit en 1997 à l'obtention d'un certificat de distinction dans le cadre du Prix européen Ville durable. A travers la diffusion active de ses expériences du « Waterborne Public Transport » dans les réseaux européens, Dordrecht souhaite contribuer à la promotion des alternatives de transport (en commun) durable en Europe.

TRANSPORT À DURHAM : AMÉLIORER LA MOBILITÉ ET FAVORISER L'INTÉGRATION

Le conseil de comté de Durham utilise des moyens innovateurs pour obtenir des systèmes de transport équilibrés et durables pour améliorer la qualité de vie de ses habitants et visiteurs. L'engagement politique fort ainsi que la consultation publique étendue et l'engagement substantiel des participants ont permis le succès de projets difficiles et controversés. La diversité des structures sociales et économiques du comté ont permis de fournir des solutions uniques aux systèmes de transports ruraux et à l'information en temps réel des passagers d'autobus, au contrôle de stationnement et au payage urbain.

Le premier projet de payage urbain au Royaume-Uni instauré en octobre 2002 a apporté des avantages énormes dans les domaines de l'environnement et de la sécurité routière au centre-ville de Durham. Le projet limite l'accès au site du patrimoine mondial sur lequel se trouve la cathédrale et le château historique. Bien que ce projet soit plus restreint que celui de Londres, il fournit des avantages pour l'environnement social ainsi que des avantages économiques dans un quartier historique.

Avec le besoin croissant et incontrôlable d'espace de stationnement dans la rue, la nécessité de résoudre les problèmes liés au stationnement de longue durée non contrôlé dans des rues près du centre-ville a été identifié. Un processus de consultation a débuté en mars 1999, menant à la délimitation d'une zone contrôlée de stationnement dans tout le centre-ville en juin 2001. La réalisation rapide de cet élément fondamental du projet dans un délai de deux ans a suivi la consultation étendue avec le secteur commercial et chaque résidant de la ville.

En complément des mesures de contrôle de stationnement dans les rues, la nécessité d'établir une mesure alternative pour les stationnements de longue durée des banlieusards a mené à l'instauration d'un "park and ride" pour la ville de Durham. Le projet comporte trois emplacements, dont le premier prévu avant le printemps 2004.

La réalisation d'améliorations pour les cyclistes et les piétons dans le cœur de la ville a été réalisée en tenant compte des demandes des participants parfois contradictoires. Les cyclistes ont vu l'accomplissement d'une section supplémentaire du réseau national de pistes cyclables reliant la zone centrale avec les zones résidentielles périphériques. L'itinéraire a été intégré avec succès avec une importante région boisée et les droits à l'usage par les cyclistes ont été fixés par la loi.

Les propositions pour améliorer l'infrastructure piétonnière en même temps que des mesures de contrôle d'accès des véhicules aux secteurs commerciaux dans le centre de la ville ont également obtenu un soutien public considérable. Dans la North Road et la Saddler Street sont mis en application des projets qui équilibrent les besoins des piétons et de la mobilité altérée avec le besoin d'accès des véhicules par transport en commun et tout autre trafic essentiel.



OPERAZIONE LIBERIAMO L'ARIA (OPÉRATION LIBÉRONS L'AIR) 2002-2005 ACTIONS EXTRAORDINAIRES POUR UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

L'Emilia-Romagna est une région qui se trouve dans le Nord de l'Italie. Elle a une population de 4 millions d'habitants et s'étend sur une surface de 22.100 km². Elle comprend 9 Provinces et 341 Municipalités. Au niveau régional, la densité de voitures est de plus de 600 autos pour 1000 habitants (3 autos pour 5 habitants, nouveaux-nés inclus); cette valeur est très élevée et dépasse de 6% la valeur nationale et de 15% la valeur moyenne des quinze pays de l'UE.



Dans ce contexte, la Regione Emilia-Romagna a lancé un Accord de Programme, souscrit au mois de juillet 2002, entre les 9 provinces et les 81 municipalités principales de la région (celles-ci comprennent les dix chefs-lieux et les municipalités avec beaucoup d'habitants), pour améliorer la qualité de l'air, gérer les dépassements des valeurs limites PM10 et s'aligner progressivement aux valeurs fixées par l'UE, en vigueur à partir de 2005. Par ailleurs, au mois d'octobre 2002 la Regione Emilia-Romagna a souscrit un Accord de Programme cadre avec l'Etat (Ministère de l'Environnement et Ministère de l'Economie) au sujet de l'environnement, de la mobilité durable et de l'énergie, dont l'objectif est la recherche d'autres financements pour les années prochaines. Grâce à cet Accord, la Région a défini avec l'Etat une exigence d'action commune, pour aborder la question de la promotion du développement durable, de l'économie d'énergie et des systèmes de contrôle de la qualité, conformément aux engagements de l'Italie dans les protocoles européens et internationaux.

La limitation de la circulation des véhicules dans les villes deux jours par semaine a été réalisée avec ordonnance des maires des villes à partir de janvier 2002 jusqu'à mars 2002 et recommencée en octobre 2002 dont la fin est prévue au mois de mars 2003. Ces mesures de limitation de la circulation sont unies à des interventions:

- A brève échéance : interventions sur les règles de circulation pour encourager la mobilité collective ;
- A moyen et long terme (jusqu'à 2005) : interventions visant à la réduction des émissions des polluants atmosphériques et à l'économie d'énergie à travers un plan d'investissements financés par l'Etat italien, la Regione Emilia-Romagna, les pouvoirs locaux et d'autres organisations (telles que les entreprises de chemins de fer).

La Campagne d'information appelée "Operazione Liberiamo l'Aria" (Opération Libérons l'air) a été conçue à l'occasion de l'entrée en vigueur des mesures sur la circulation des véhicules privés, contenues dans l'Accord pour la Qualité de l'Air, et représente une expérience presque unique en Emilia-Romagna. Son objectif : assurer aux citoyens une information ponctuelle et univoque sur les mesures prévues par l'Accord de Programme pour la Qualité de l'Air. Outre des passages publicitaires à la radio et à la télé, des affichages et de la publicité dynamique (affichage sur les autobus), cette campagne prévoit la publication de brochures, 1 840 000 d'entre elles adressées aux familles, 1 500 destinées aux entreprises, aux associations économiques et professionnelles, aux opérateurs des services de foire et de congrès, 600 aux directeurs d'école de l'Emilia-Romagna, aussi bien que la réalisation d'un numéro vert et d'un site: www.liberiamolaria.it.

Après la mise en place de la première phase de l'opération on a vérifié :

- Une réduction du trafic urbain dans les journées de circulation alternée, de 15-20% au niveau régional, avec une diminution de presque 10% de la concentration des poussières en suspension (PM) et un accroissement entre 30% et 70% de l'utilisation du transport public.
- La haute perception (94%) des risques de la part des citoyens, pour la santé individuelle et la qualité de la vie.

Dans ce contexte, tous les acteurs institutionnels ont collaboré, même du point de vue financier, à la recherche de solutions, dans le respect du principe de subsidiarité et des compétences spécifiques de chacun. Le timing des actions a été aussi une question fondamentale (actions à bref, moyen et long terme), ainsi que le développement d'une campagne d'information aux citoyens et aux associations professionnelles, avant et après la mise en place de certaines mesures. Cette campagne d'information ciblée est déjà planifiée pour les phases successives du plan. De plus, la région prévoit des réunions régulières pour vérifier les résultats atteints (la première réunion a eu lieu en décembre 2002), auxquelles participent tous les acteurs qui ont souscrit aux accords et pendant lesquelles on peut aussi prendre des décisions d'ajustement du programme.

FERRYTOLL BUS PARK AND RIDE

Au-milieu des années 90, le nombre de véhicules qui traversaient le pont du Forth Road dépassait la capacité prévue de 60.000 par jour (deux directions). Le Conseil de Fife, à cette époque, était en train de planifier la construction de deux nouvelles stations de chemin de fer pour encourager l'option du train pour la traversée de la rivière Forth, mais avait également l'impression que sa stratégie de transport devait permettre un choix plus large et offrir aux navetteurs souhaitant entrer dans la ville sans leurs voitures une autre alternative aux trains déjà bondés aux heures de pointe. Il fallait trouver un schéma innovant et l'on pensa que



l'idée d'un "Park and Ride" sur la partie nord du pont devrait être explorée. Toutefois, il n'existait pas à ce moment-là beaucoup d'éléments permettant de penser que le passage de la voiture au bus pour effectuer un voyage de 12 miles vers le centre ville serait une option attrayante. Les systèmes de « Park and Ride » ne remportaient qu'un succès mitigé dans la région et la plupart des projets se fondaient sur des trajets relativement courts en provenance de banlieues. Toutefois, l'enthousiasme régnait au sein du Conseil, de même que la ferme conviction que c'était l'innovation requise.

Fin 1996, le Conseil de Fife avait entamé des discussions avec Stagecoach, l'opérateur de la plus grande partie du réseau commercial de Fife, dans l'idée d'explorer une approche de partenariat pour un projet de ce type. Stagecoach partagea d'entrée de jeu l'enthousiasme du Conseil de Fife pour ce projet et suggéra que son propre réseau de navettes express de Forth pourrait peut-être constituer la clé d'une aventure réalisable. L'endroit du « Park and Ride » devait être facilement accessible et répondre en tous points à l'objectif de l'utilisation de la flotte existante Fife-Edinburgh. Il était également essentiel que toute diversion vis-à-vis du corridor principal de voyage soit minimale. Le site de Ferrytoll fut considéré comme une option idéale. Il pourrait au départ contenir 500 voitures et pourrait également connaître une extension dans le futur. En janvier 1997, le Conseil de Fife a demandé un prêt au « Scottish Executive for Capital Borrowing Consent » au titre du « Challenge Fund Competition ». La soumission prit la forme d'une série de mesures incluant l'infrastructure du « Park and Ride », les voies d'accès à la A90 et les panneaux de signalisation supplémentaires modulables sur l'ensemble des routes stratégiques avoisinantes. A la mi-97, le Conseil fut avisé de l'acceptation de sa proposition. Le partenariat proposé entre le Conseil et l'entreprise de transport Stagecoach était désormais officiellement constitué : le Conseil offrait l'infrastructure bénéficiant de la contribution du « Challenge Fund » et Stagecoach gérait les infrastructures et fournissait les services. Le travail sur le terrain commença en novembre 1999 et le 10 novembre 2000, les infrastructures furent officiellement inaugurées par Sarah Boyack, MP, Ministre écossais des Transports de l'époque.

En plus des 500 emplacements de parking disponibles à Ferrytoll, les infrastructures comprenaient une salle d'attente moderne, disposant de personnel, et équipée de salles d'attente, de toilettes, d'endroits réservés aux nourrissons, de la télévision, de distributeurs de boissons chaudes et de collations, d'une salle de contrôle CCTV, d'une billetterie automatique et d'une information détaillée. Elles disposent également d'emplacements sécurisés pour vélos, de points de chute et de ramassage ainsi que d'une surveillance TV sur tout le site. Ce terrain s'est vu octroyer le statut de « Parking sécurisé » par le AA. Les liaisons proposées comprennent un départ toutes les 10 minutes aux heures de pointe, sinon toutes les 15 minutes, vers Edinburgh. Des liaisons fréquentes sont également prévues sur Leith, l'Infirmierie Royale et le Riccarton Campus. En liaison avec le développement de Ferrytoll, le Conseil Municipal de la ville d'Edimbourg a mis en service des voies prioritaires pour les bus et un nouveau système de gestion des files sur le corridor de la A90 à l'entrée d'Edimbourg. Ces mesures ont permis un gain de temps allant jusqu'à 13 minutes sur la durée du voyage aux heures de pointe. Les billets sont émis au prix très compétitif de 3.50 £ (parking gratuit), deux enfants voyageant gratuitement avec chaque adulte en dehors de heures de pointe et pendant les week-ends. Depuis son lancement en novembre 2000, la formule est de plus en plus utilisée, le parking tournant à environ 90 % de sa capacité la plupart des jours de la semaine. Des enquêtes détaillées auprès des passagers ont démontré la popularité de la formule et ont aidé le partenariat à mettre en œuvre des améliorations. Un site Internet Ferrytoll a été mis sur pied (www.ferrytoll.org) et les passagers sont informés grâce à des nouvelles brèves.

Le Scottish Executive vient d'annoncer qu'il allait financer l'agrandissement de l'infrastructure de Ferrytoll. Le Conseil de Fife a mis au point un projet qui doit faire passer la capacité du parking de voitures de 500 à 1000 places et améliorer l'accès au site tant des voitures que des autobus. Le travail de conception détaillée va démarrer et doit être approuvé. On espère que la construction proprement dite démarrera au début 2004. Le partenariat Fife Council/Stagecoach s'est engagé à entreprendre des aménagements réguliers et à maintenir un service d'un niveau de qualité qui permettra de continuer à offrir une véritable alternative à la visite en voiture de la ville d'Edimbourg.

PROJET "KOMFORT": "THINK TRAM – USE BUSES"

Jönköping est une ville d'environ 100.000 habitants. Le projet « KomFort » (jeu de mot qui en suédois signifie « confort », mais aussi « va vite ») a été lancé par la ville de Jönköping et l'autorité de transports en commun de la ville, « Länstrafiken », suite au constat du déclin des transports publics dans la ville (à la fin des années 80, le réseau perdait 1 à 2 % de clients par an). Le réseau a été complètement remodelé; tous les tracés de ligne ont été modifiés autour d'un principe fondamental : « Think tram, use buses ». Il s'agit en fait de créer un réseau en site propre, qui soit performant et d'utiliser les souplesses de l'auto-bus. Le réseau de Jönköping cumule ainsi les avantages de ces deux modes de transport.

Le réseau a connu une restructuration profonde : il est désormais organisé autour de trois lignes principales qui traversent le centre-ville. Toutes les autres lignes ont de nombreuses correspondances avec ces lignes principales, qui sont en quelque sorte le point de passage obligé du réseau (un bus au maximum toutes les 10 minutes, contre un bus toutes les 15-30 minutes sur les lignes de banlieue).

Le renouvellement de l'infrastructure a été l'occasion de nombreux débats avec les citoyens :

- le choix des véhicules a été orienté par de nombreuses réunions publiques et réunions avec les élus, ainsi que par des groupes de travail réunissant 60 à 70 clients « pilotes », choisis par les clients réguliers et les non-clients des transports en commun (bonnes idées sur le système d'ouverture des portes ou le comportement de conduite du conducteur).
- la distance entre les arrêts a été établie selon la volonté des voyageurs.

En outre les bus bénéficient d'une « onde verte », qui donne toujours la priorité aux transports en commun : des voies coupant les ronds-points et utilisables uniquement par les bus ont été créées ; le candidat a également réalisé des trous dans la chaussée de telle sorte que seul le bus, par sa largeur, puisse franchir l'obstacle (et pas une voiture).

Une campagne de communication avant le projet a permis de préparer les voyageurs au changement et d'éveiller la curiosité des non-clients. En conséquence, le nombre d'usager a augmenté de 15% depuis 1996 et la part des transports publics est passée de 19% à 22%.



Depuis la mise au point du Plan pour les transports publics de proximité en 1994, une série d'améliorations ont pu être réalisées au niveau des transports publics dans la ville (chef-lieu) de Magdeburg, grâce à la coopération avec l'entreprise de transports communale, telles que:

- Le renouvellement et le développement de l'infrastructure. La nouvelle construction de la gare routière centrale. Le renouvellement du parc de bus, la reconstruction des tramways "Tatra" et l'acquisition de tramways modernes à plancher bas. La réalisation de mesures pour l'accélération des bus et trains

- Le réaménagement de nombreux points d'accès, l'amélioration de l'information aux passagers grâce à des panneaux d'information en temps réel. Le réaménagement de l'espace devant la gare avec de nouveaux points d'arrêt.

- L'extension de l'offre de services des transports publics dans les zones périphériques L'instauration d'un tarif commun des tickets périodiques pour les moyens de transports publics urbains et régionaux (Magdeburg-Umland-Tarif)

Toutefois, la compétition accrue avec les transports individuels en voiture, apparue après la réunification, n'a pu être améliorée. La part des transports publics urbains, qui se situait à 18.3% en 1994, n'était plus que de 17.1% en 1998, et ce avant tout en raison de l'augmentation des transports individuels en voiture. L'objectif est d'arrêter cette tendance. Il faut admettre cependant que sans mesures d'accompagnement en faveur des transports publics, ce but ne pourra être réalisé. Pour poursuivre le développement des transports publics à Magdeburg, le plan ÖPNV recommande entre autres:

- D'améliorer et d'élargir l'offre de service actuelle (Extension

du réseau de tramways dans des secteurs à forte demande, adapter le réseau des lignes de bus)

- D'améliorer l'accès aux points d'arrêt et les conditions pour changer de moyen de transport par l'installation d'abris, de prévoir un meilleur équipement (protection contre les intempéries, sièges), des arrêts communs pour bus et tramways et moins d'attente aux signaux lumineux.

- De privilégier et d'accélérer les transports publics de proximité (réductions des temps morts, augmentation du trajet avec engins spéciaux pour les tramways).

- D'améliorer les connexions entre transports publics urbains et régionaux.

- D'améliorer les offres de service par des formules combinant train et vélo d'une part et "park and ride" d'autre part, en respectant le transport public régional

- D'étendre l'accord tarifaire de la zone de Magdeburg et des environs à un accord tarifaire pour les différentes formules regroupées qui suppose la reconnaissance réciproque des tickets et un marketing concerté pour les transports publics.



Des mesures d'accompagnement sont recommandées pour augmenter l'attractivité des transports publics, à savoir:

- Avoir une vision globale de la politique de mobilité. Il s'agit en particulier d'examiner tous les nouveaux projets de routes et de mettre en relief leur impact en matière de transports publics. La conception des projets de construction de routes doit être adaptée aux objectifs de la promotion des transports publics.

- Privilégier les transports publics pour réduire les effets négatifs des transports individuels en voiture sur les transports publics urbains.

- L'extension de l'exploitation des parkings (exploitation de tous les parkings publics au centre-ville, prise en compte des temps d'ouverture des magasins)

- Limitation des avantages-temps des voitures particulières (poursuite de l'apaisement du trafic dans le centre-ville et les zones résidentielles.

Le plan pour les transports publics de proximité a été élaboré en étroite collaboration avec l'entreprise de transports et les services techniques spécifiques. Les acteurs économiques, les citoyens et associations ont été informés largement grâce à des manifestations et fora de discussion et associés à l'élaboration du plan. Des éléments du plan pour les transports publics de proximité ont été intégrés dans d'autres concepts (plan pour les transports en centre-ville, plan pour la circulation des vélos) et accordés avec d'autres projets (p.ex. projets urbanistiques, plans d'occupation des sols). Une mise en œuvre réussie exige un effort permanent pour améliorer la coopération avec les services techniques, les entreprises de transport, les administrations régionales et les communes environnantes. Certaines de ces barrières ont déjà été éliminées, d'autres cependant continuent de lancer un défi.

UNE VILLE QUI SE PROPOSE DE METTRE EN ŒUVRE LE DÉVELOPPEMENT DURABLE SOUS UNE FORME INTÉGRÉE

A Werfenweng, le rythme des horloges n'est pas le même qu'ailleurs! La petite commune de 800 habitants située dans la zone montagneuse du Tennengebirge/Salzburger Land, vit principalement du tourisme et de l'agriculture. Afin de sauvegarder ses précieuses ressources pour les générations à venir, Werfenweng mise depuis des années sur un développement durable de son environnement. "Durable" signifie ici réfléchir de façon prévoyante et en termes de réseaux, dans le but d'optimiser et de garantir la qualité de vie, la qualité récréative et la compétitivité du lieu touristique par une diminution des facteurs négatifs qui viennent grever l'environnement.



Pour permettre de réaliser cet objectif, le plan de développement urbain fixe des priorités claires:

1. Diminution des émissions de CO2 dans la commune, par le choix de solutions innovantes en matière de transport public.
2. Garantie de qualité grâce au produit **SA**nfte **MO**bilité (mobilité douce) "Vacances sans voiture" („Urlaub ohne Auto“).
3. Indépendance énergétique grâce à l'exploitation de ressources écologiques dans la commune.

La condition sine qua non pour le succès du plan de développement est une garantie donnée aux résidents et aux vacanciers pour assurer leur mobilité. Le Shuttle de Werfenweng, un taxi collectif à commander par téléphone, désengorge les routes dans la commune et au-delà. Les chiffres démontrent le degré d'acceptation dans la population : en 1999 il y a eu 1.300 passagers, en 2002 on en dénombrait plus de 11.000. La tendance est à la hausse! La jeunesse de Werfenweng utilise volontiers les services du taxi-couche-tard. Grâce à ce taxi collectif, la mobilité des clients de restaurants et discothèques est assurée. En 2002, 4.807 personnes ont ainsi été ramenées chez elles dans le confort et la sécurité.

Le projet **SA**nfte **MO**bilité (SAMO) (mobilité douce) – "Vacances sans voiture" („Urlaub ohne Auto“) est réalisé grâce à l'association de 30 entreprises d'hébergement de la commune, afin de proposer un éventail de services. Aux vacanciers, il est proposé d'échanger la clef de leur voiture contre une clef "SAMO". Aux vacanciers voyageant en train – ceci s'inscrit également dans le projet des vacances sans voiture – on remet également la clef "SAMO". Faut-il donc renoncer à la mobilité ? Non, derrière la clef symbolique "SAMO" se cache toute sorte de mobilité écologique déstressante. Elois – le chauffeur de taxi privé de la commune – conduit gratuitement les clients d'un point A à un point B. Des voitures électriques sont également disponibles, ainsi que des E-Scooter, E-Funrider, E-Bigas, bicyclettes, carrosses à chevaux, etc., assurant ainsi une nouvelle qualité récréative. L'offre de services trouve de plus en plus d'écho favorable. En 2000, 1.123 clefs "SAMO" ont été distribuées, contre plus de 3.000 en 2002. Ceci concerne donc 10% des vacanciers de la commune. Un grand nombre de messages encourageants de la part de vacanciers et de "récidivistes" déstressés soutiennent la commune dans sa démarche. L'offre de services "SAMO" rend attrayant aussi le voyage aller en train. En 1999, 12% des vacanciers sont arrivés en train, alors qu'en 2002, ils étaient 25%. Des négociations sont en cours avec la ÖBB (Chemins de Fer Autrichiens) et la DB (Chemins de Fer Allemands), concernant un élargissement de l'offre de services. En ce qui concerne la distribution d'énergie dans la commune, celle-ci est à même de servir de modèle écologique, conformément à l'idée de base qui est à l'origine de toute l'opération. La majeure partie de l'énergie consommée par la commune est produite par des installations écologiques dans la commune. C'est ainsi que la commune exploite une des plus grandes installations de conversion photovoltaïque d'Autriche. Le centre de la commune de Werfenweng sera approvisionné en énergie à l'avenir par une chaufferie centrale (biomasse), dont les travaux seront terminés en mai 2003. Une allée de panneaux solaires sert d'école pour l'énergie solaire, pour ne mentionner que quelques projets.

Le projet de développement de la commune est basé sur le procédé des "petits pas". Grâce au succès de certains "pas", les gens sont plus enclins à accepter des changements, à défendre des idées nouvelles, et c'est ainsi que naît une nouvelle façon de vivre et de penser. En outre, en-dehors de la communication et de la participation d'un large public, l'avantage économique est également décisif pour le succès. La mise en œuvre du projet a permis de créer des emplois et de renforcer l'économie touristique en tant que pilier de l'architecture économique. Werfenweng est en passe de devenir un synonyme pour le développement durable de la vie. Grâce à des excursions de 50 régions et organisations à Werfenweng, le savoir-faire est diffusé, préparant le terrain à une multiplication "du chemin de succès", sur lequel Werfenweng s'est engagé.

WIESLOCH-WALLDORF

Les villes de Wiesloch et de Walldorf, représentant ensemble une communauté de 40 000 habitants ont lancé un partenariat pour la gestion des transports publics afin d'améliorer les liaisons de bus entre les deux villes. Les embouteillages étaient en effet fréquents sur la route reliant les deux villes et les bus s'en trouvaient fortement ralentis.

Des lignes de bus nouvelles ont été mises en place entre les deux villes, ainsi qu'avec la gare qui se situe à mi-distance de celles-ci. Par ailleurs, des voies réservées aux bus ont été mises en place et un système de signalisation donne la priorité aux bus sur les voitures aux principaux carrefours. Pour ce faire les deux partenaires ont engagé un processus de consultation avec les représentants des différents utilisateurs du transport public.

Par ailleurs, les deux villes ont lancé une initiative innovante envers les entreprises situées sur le territoire des deux villes: Une bonne liaison entre les villes et la zone industrielle est désormais assurée, ce qui permet de casser le réflexe « utilisation de la voiture pour se rendre au travail ». Par ailleurs, le bus a le droit de traverser l'enceinte de l'entreprise, ce qui lui permet de gagner du temps en évitant de faire un détour. Les voitures, quant à elles, sont obligées de faire ce détour, ce qui prend évidemment plus de temps. Le bus est donc plus rapide que la voiture.

Un arrêt de bus spécial a été créé à l'intérieur de l'entreprise : y descendent uniquement les employés, qui sont porteurs d'un badge d'identification. Les autres usagers sont contraints de rester dans le bus à cet arrêt. Enfin, il faut noter que l'arrêt de bus est situé à proximité immédiate du lieu où les employés prennent leur poste tandis que le parking est maintenant situé loin de l'entrée de l'entreprise et les employés doivent marcher plusieurs minutes. Ces mesures impopulaires ont donc pour objet de décourager l'utilisation de la voiture.



BOLOGNA

PROJECT VIVI BOLOGNA : ZU FUSS UND PER BUS IM KERN UNSERER STADT UM DIE LEBENSQUALITÄT ZU VERBESSERN

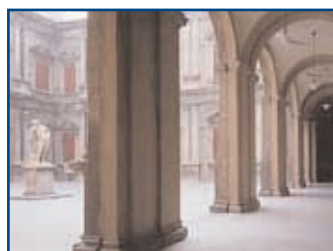
Die Initiative "Vivi Bologna", ist im November 2001 bis Ende Juni 2002 angelaufen. Veranstalter sind ATC Bologna, die Gesellschaft für den Öffentlichen Ortsverkehr, im Verbund mit der Stadtverwaltung von Bologna. "Vivi Bologna" wirbt für die Sperrung des Stadtkerns für den privaten Verkehr an den Wochenenden durch gleichzeitige Organisation von Veranstaltungen und kulturellen Initiativen mit Parkmöglichkeit an den Umsteigestationen der Busse und Untergrundbahnen ausserhalb des Stadtkerns und durch Verstärkung der Flotte der öffentlichen städtischen Verkehrsmittel anhand kleiner, umweltverträglicher Fahrzeuge.

Ziel dieser Aktionen, die durch eine umfassende, unterschiedlich gestaltete Kampagne in den Medien unterstützt werden, ist es, die Akzeptanz der Bürger für unpopuläre Massnahmen zu erhöhen, indem ihnen auf der anderen Seite kulturelle und gesellschaftliche Ereignisse geboten werden, um ihre verstärkte Mitarbeit im Kampf für die Gesundheit und den Umweltschutz zu erwirken, aber auch um für die öffentlichen Verkehrsmittel zu werben und die Teilnahme am öffentlichen Leben zu verstärken. Insbesondere wird in einer kommunalen Entschliessung die Sperrung des inneren Stadtkerns für den privaten Verkehr samstags und sonntags von 9.30 h bis 12.30 h und von 15.30 h bis 18.30 h festgelegt. Nur öffentlichen und Notfall-Fahrzeugen ist die Durchfahrt gestattet, Hilfsfahrzeuge wie Taxis und Wagen für Behindertentransporte dürfen nur mit geringer Geschwindigkeit fahren.

Mittlerweile wurde die Flotte der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Anschaffung kleiner, umweltfreundlicher Fahrzeuge ausgebaut (wie in der Folge näher erläutert) und folgende Bequemlichkeiten einschliesslich Abstellplätzen an Umsteigestationen geschaffen :

- Passagiere mit benutzten Stunden- und Zeitfahrtscheinen brauchen an den von ATC betriebenen Abstellplätzen an den Umsteigestationen (Tanari, Prati di Caprara, Carracci, wovon zwei in der Nähe des Hauptbahnhofes gelegen sind) keine Parkgebühr zu entrichten.
- Auf Parkplätzen, die knapp ausserhalb des inneren, historischen Stadtkerns liegen (Piazza Otto Agosto), wird der Preis des Busfahrtscheins von der insgesamt zu zahlenden Parkgebühr abgezogen.
- Bei anderen an Umsteigestationen gelegenen bzw. grossen Abstellplätzen werden Ermässigungen gewährt (sonntags gratis, samstags erste Stunde kostenlos): "Autostazione" in der Nähe des Bus-Hauptbahnhofes und zwei Parkplätze in der Nähe des Ausstellungsgeländes.

An Wochenenden wurden kulturelle Veranstaltungen organisiert : neben dem kostenlosen Eintritt in die ersten Museen der Stadt wurden diverse Vergnügungen und kulturelle Treffen im Einklang mit dem allgemeinen Thema der Initiative veranstaltet. Die Initiative "Vivi Bologna" ist Bestandteil eines generellen und ausbaufähigen örtlichen Mobilitätsplans, erarbeitet von der Stadtverwaltung Bologna im Einvernehmen mit ATC und weiteren Repräsentativbehörden, die mit Mobilitätsfragen befasst sind.



Ziel des Projektes war es, ein integriertes Beförderungssystem aufzubauen, das den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenkommt und eine wirksame Lösung für zahlreiche Probleme im städtischen Transportwesen zu finden.

Die Stadt Bursa gehört zu den Grosstädten der Türkei (2 Millionen Einwohner). Die Stadt entwickelt sich sehr zügig, hauptsächlich im westlichen Teil. Vor dem Anlaufen des Projektes war die Verbindung zwischen dem Westen und dem Zentrum der Stadt sehr schlecht, bei starker Verkehrsdichte. Die hauptsächlichlichen Transportmittel waren Busse und Minibusse, die nur selten die Haltestellen bedienten, sowie "Dolmush-Taxis", die bestimmte Strecken abfahren und mehrere Kunden auf einmal befördern.

Um den Fahrgästen mehr Sicherheit zu bieten und den Verkehr zu kanalisieren wurde vom Bewerber ein Projekt realisiert, zu dem Zweck, das öffentliche Transportsystem in Bursa radikal umzugestalten :

- Ausbau einer neuen 16.5 km langen Metro-Buslinie, die das Zentrum mit den westlichen Vororten verbindet. Es handelt sich hierbei um ein hochmodernes System mit elektronischer Überwachungsstation.
- Anschaffung von 48 Fahrzeugen mit einer Kapazität von 287 Fahrgästen.
- Vollständige Neuorganisation des Netzes rund um diese neue Linie : sämtliche Busse, Minibusse und Taxis, die gewöhnlich die Strecke der neuen Linie abfahren, wurden aus diesem Stadtteil entfernt, um die Fahrgäste auf die neue Linie zu zentrieren, die eine beachtliche Kapazität aufweist. Die 614 Minibusse wurden senkrecht zu der neuen Linie wieder eingesetzt, damit die Vorstadtbevölkerung an die neue Linie herangeführt werden kann. Auch wurden Minibusse mit einer Kapazität von 50 Personen angeschafft.

Mit diesem Projekt konnte eine merkliche Verbesserung der öffentlichen Transportverhältnisse in Bursa erreicht werden. Den Bürgern wird dadurch eine Dienstleistung von hoher Güte geboten. Auch ist dies der erste Schritt in Richtung auf eine nachhaltigere Entwicklung der Stadt.



PRACTICE-BEISPIEL "ENTSTAUUNG DES VERKEHRS IM STADTKERN VON CAMBRIDGE"

Das System für die Entstauung des Verkehrs im Stadtkern von Cambridge stellt ein ausgezeichnetes Beispiel dar für eine innovative und radikale Initiative, die die Mobilitätsverhältnisse in einem ehemals verstopften historischen Stadtkern neu gestaltet hat. Das System, das in einer Mischung aus Strassensperrungen und der Anbringung von Leuchtsäulen besteht – wurde in Gang gesetzt, nachdem sich bei Verkehrsüberwachungen herausgestellt hatte, dass mehr als die Hälfte der Kraftfahrzeugfahrer auf der inneren Ringstrasse (Stadtkern) diesen Weg gewählt hatte, um dem Stau auf dem umliegenden Hauptstrassennetz zu entinnen.

Folge davon waren unbequeme Verkehrsverhältnisse für Fussgänger, Radfahrer und öffentliche Transportmittel in der Innenstadt. Der attraktive historische Stadtkern von Cambridge wurde somit für die Wohnbevölkerung, für Einkäufer und Besucher zu einem belasteten Umfeld, was sich unweigerlich als Nachteil auf die Wirtschaft der Stadt auswirkte. Das Ziel des kommunalen Verkehrsplans der Stadt zur Förderung nachhaltiger Transportmöglichkeiten wurde dadurch ebenfalls untergraben. Den Stadtoberen wurde klar, dass ein radikaler Eingriff vonnöten war, um die Zufahrt zum Stadtzentrum in den Griff zu bekommen. Sollte das System zum Erfolg führen, so war es erforderlich, die Unterstützung der Mehrheit der Bürger von Cambridge und vieler sonstiger Verkehrsteilnehmer in der Stadt zu gewinnen. Dank hervorragender Konsultations- und Partizipationsbedingungen und dank einer Marketing- und Werbeaktion, partnerschaftlicher Arbeitsabwicklung, und eines offenen und verantwortungsvollen Vorgehens konnte der Erfolg sichergestellt werden.



Die Sperrung des Stadtkerns und eine Reihe von Massnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs hatten eine ungeheure Auswirkung auf die Benutzungsrate der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt; die Rekordziffer der täglichen Busfahrgäste inner- und ausserhalb von Cambridge beläuft sich heute auf 27.000. Das heisst, dass Cambridge die von der britischen Regierung gesetzten Ziele zur Förderung der Bustransporte weitgehend überschritten hat. Im Jahr 2001 ist der Grafschaftsrat Cambridgeshire gemeinsam mit der Regierung eine Wette eingegangen : Ziel war, die Zahl der Busfahrgäste inner- und ausserhalb von Cambridge über vier Jahre um 20% anzuheben. In der Tat stieg die Zahl um 30% in nur drei Jahren. "Cambridge Park and Ride" gilt nunmehr als eines der erfolgreichsten Systeme im Land, mit mehr als einer Million Fahrgästen und steigenden jährlichen Benutzerzahlen der fünf Standorte. Das System hat mehrere Preise des Vereinigten Königreichs für die Verbesserung der Verkehrsbedingungen gewonnen. Hierdurch wird deutlich, dass unpopuläre Massnahmen, wie die Sperrung des Stadtkerns, wenn sie mit Annehmlichkeiten, wie der Bereitstellung bequemer öffentlicher Transportmöglichkeiten und guter Kommunikation verbunden sind, zu beachtlichem Erfolg führen indem sie die Verkehrsteilnehmer dazu bringen, sich ohne ihr Auto fortzubewegen. Dem Grafschaftsrat Cambridgeshire wurde wegen der Schlüsselrolle, die er bei diesen Initiativen gespielt hat, die Anerkennung der Behörde für Ortsverkehr des Vereinigten Königreiches für 2001 ausgesprochen. Das System für die Entstauung des Verkehrs im Stadtkern von Cambridge entspringt einem kühnen und weitsichtigen Konzept zu dem Zweck, dem Verkehrsstau entgegenzuwirken. Das System ist nunmehr völlig in das Stadtleben integriert – es wird von der Mehrzahl der Bürger akzeptiert, weil es sich bewährt und die Innenstadtverhältnisse verbessert hat. Das in Cambridge entwickelte System dient derzeit als Modell für für weitere englische Städte und Grossstädte, einschliesslich London, Preston, Durham, Chester, Exeter, Oxford und Ipswich, die ähnliche Systeme erarbeiten und umsetzen.

Dies macht deutlich, dass auf einem Gebiet, wo der Grafschaftsrat Cambridgeshire als Vorreiter auftrat, nun andere folgen und in den Städten die Verkehrsverhältnisse verbessern, und zwar weit über die in Cambridge erzielten Ergebnisse hinaus.

WASSERBUS: EINE NACHHALTIGE ALTERNATIVLÖSUNG FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Dordrecht ist eine dynamische Stadt mit 120.000 Einwohnern, ca. 20 km südöstlich von Rotterdam. Sie stellt den Mittelpunkt der Drehtsteden-Region mit einer Gesamtbevölkerung von 266.000 Einwohnern dar. Regionale und lokale Verkehrs- und Transportpolitiken zielen auf eine Kombination von "Push and Pull"-Massnahmen ab. Einschränkungen im Gebrauch von privaten Personenwagen werden aufgewogen durch ein Angebot nachhaltiger, praktikabler Lösungen für den öffentlichen Verkehr. So hat die Stadt Dordrecht aus ihrer Lage am Wasser Nutzen gezogen und gemeinsam mit anderen Städten der Region ein "Wasserbus-System" aufgebaut, das die Ufer von Dordrecht mit den Nachbarorten verbindet.

Grundprinzipien des Wasserbusses:

- Das Wasserbus-System bietet eine alternative Lösung für den öffentlichen Verkehr auf dem Wasserweg, mit sehr häufigen Verbindungen zwischen den benachbarten Orten der Region;
- Passagiere haben die Möglichkeit, ihr Fahrrad kostenlos mit an Bord zu nehmen;
- Der Wasserbus (kombiniert mit dem Fahrrad) ist die schnellste Transportalternative innerhalb der Region.

Unpopuläre Nebenerscheinungen:

- Einschränkungen im Gebrauch privater Personenwagen, sowohl in bezug auf Parkmöglichkeiten als auch für die Zufahrt zum historischen Stadtkern.



Die schnelle und häufige Beförderungsmöglichkeit über ein öffentliches Verkehrsmittel, wie der Wasserbus sie bietet, ermöglicht die Entwicklung von Wohnvierteln bester Qualität entlang der Uferzonen. Dies ist ein entscheidender Faktor für die Raumplanung und ein integraler Bestandteil der Politik. Durch das Wasserbus-System wird eine Hochgeschwindigkeits-Ferryverbindung zum Rotterdamer Haupthafen gespeist, was sich positiv auf den Tourismus auswirkt. Da weiterhin Fahrräder auf den Booten zugelassen sind, kann der Wasserbus als Verlängerung der Fahrradstrecke angesehen werden, was dem Radfahren als Freizeitbeschäftigung zugute kommt. Über die Einrichtung des Wasserbusses wurde eine grossangelegte Konsultations- und Partizipationsrunde mit Interessenvertretungen, Verantwortungsträgern und Benutzergruppen veranstaltet (z.B. mit Behinderten, Senioren, Interessenvertretungen des öffentlichen Verkehrs, usw.). Ein hohes Mass an Zufriedenheit stellte sich dabei heraus. Die Konsultations- und Partizipationsrunden führten zur Verleihung des Zugänglichkeitspreises (Accessibility Award) für das Jahr 2000, unter der Schirmherrschaft der niederländischen Interessengruppe für Behinderte. Nach Inbetriebnahme des Wasserbusses äussern sich 95% aller Fahrgäste vollauf zufrieden. Es zeigt sich, dass der Wasserbus eine durchweg erfolgreiche Alternative für den öffentlichen Verkehr darstellt. Insbesondere die Möglichkeit, Fahrräder kostenlos mitzuführen wird von den Benutzern hoch geschätzt. Das neue Wasserbus-System bietet eine beachtliche zusätzliche Beförderungskapazität zwischen den Orten der Region Dordrecht. Daraus ergibt sich eine stark anwachsende Zahl der Fahrgäste. Derzeit benutzen mehr als eine Million Fahrgäste jährlich den Wasserbus. 35% der derzeitigen Benutzer des Wasserbusses lassen verlauten, dass sie im Falle eines Betriebsstops des Wasserbusses wieder auf ihren Personenwagen zurückgreifen würden. Schätzungen zufolge ist der Autoverkehr durch die Inbetriebnahme des Wasserbusses zahlenmässig um 400.000 Fahrten (und mindestens 3 Millionen km) geschrumpft. Der Wasserbus ist ein hochattraktives öffentliches Transportmittel, insbesondere für die Schuljugend, die hauptsächlich per Fahrrad unterwegs ist. Dieses positive, fahrradfreundliche Image steht im krassen Gegensatz zum Image der anderen öffentlichen Verkehrsmittel in den Niederlanden.

Das Wasserbus-System genießt ein starkes politisches Engagement auf allen Regierungsebenen (Ministerium für Verkehr, Provinzregierung, Regionalbehörde). Dadurch wird bewirkt, dass das Projekt bis mindestens zum Jahr 2010 von öffentlicher Hand bezuschusst wird. 40% der Einküfte gehen aus dem Verkauf von Fahrscheinen hervor, wodurch der Wasserbus kaufmännisch gesehen und verglichen mit dem niederländischen Standard für nationale öffentliche Verkehrsmittel ein lebensfähiges Unternehmen ist. Das Wasserbus-System stellt ein ausgezeichnetes Best Practice-Beispiel für alle europäischen Ballungszentren dar, die über ausreichende Wasserwege mit direktem Anschluss an die bebauten Gebiete verfügen (Fluss, Delta, usw.). Das System gilt bereits als erfolgreiches Pilotprojekt, weshalb es in den Niederlanden zu einem Best Practice-Beispiel für öffentlichen Nahverkehr auf dem Wasserweg erhoben wird. Dordrecht wirkt aktiv bei der Europäischen Kampagne für nachhaltige Stadtentwicklung mit und hat 1997 einen Preis im Rahmen des European Sustainable City Award gewonnen. Durch aktive Weitervermittlung der im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf dem Wasserweg gewonnenen Erfahrungen an die europäischen Netzwerke will Dordrecht zur weiteren Förderung nachhaltiger Alternativen für den öffentlichen Verkehr in Europa beitragen.

NAHVERKEHR IN DURHAM : VERBESSERUNG DER MOBILITÄT UND FÖRDERUNG DER INTEGRATION

Der Grafschaftsrat Durham greift zu innovativen Lösungen, um ausgewogene nachhaltige Beförderungssysteme einzurichten und so die Lebensqualität der Wohnbevölkerung und Besucher zu verbessern. Dank eines starken politischen Engagements in Verbindung mit breitangelegten Konsultationen der Öffentlichkeit und der Mitarbeit der Hauptverantwortungsträger konnten schwierige und umstrittene Projekte erfolgreich durchgeführt werden. Die unterschiedliche soziale und wirtschaftliche Struktur der Grafschaft bot die Gelegenheit, einzigartige Lösungen auszuarbeiten, beginnend bei Verkehrssystemen im ländlichen Raum, über dynamische Anzeigetafeln für Busfahrgäste, bis hin zur Behandlung der Fragen hinsichtlich der PKW-Abstellung und der Entstauung des Verkehrs.

Das erste System für die Strassenverkehrsteilnehmer, das im Oktober 2002 im Vereinigten Königreich eingeführt wurde, hat im Stadtkern von Durham zu enormen Verbesserungen für den Umweltschutz und die Strassensicherheit geführt. Es begrenzt die Zufahrt zu dem Platz der Kathedrale und des Schlosses, der unter Denkmalschutz steht. Wenn das System sich auch in verhältnismässig kleinerem Rahmen hält als das Londoner System zur Entstauung des Verkehrs, ist es doch in sozialer Hinsicht ausgewogen und bietet wirtschaftliche Vorteile in einem Raum von entscheidender historischer Bedeutung.

Da das wilde Parken von Autos auf den Strassen zunahm war es notwendig geworden, den Problemen zu begegnen, die durch unkontrolliertes Langzeitparken in den Strassen nahe des Stadtzentrums entstehen. Ab März 1999 wurden Konsultationen durchgeführt, die im Juni 2001 zur Einrichtung einer überwachten Abstellzone an verschiedenen Stellen der Innenstadt führten. Die rasche Bereitstellung dieses grundlegenden Elements des gesamten Unternehmens innerhalb von 2 Jahren beruhte auf einer breiten Konsultation des Geschäftssektors und sämtlicher Stadtbewohner. In Verbindung mit Parkkontrollen auf den Strassen hat die Notwendigkeit, alternative Bedingungen für langzeitparkende Vorortbewohner zu finden zur Ausarbeitung des Park and Ride-Systems für die Stadt Durham geführt. Drei Standorte sind in diesem System vorgesehen, der erste soll im Frühjahr 2004 fertiggestellt werden.

Die Verkehrsbedingungen für Radfahrer und Fussgänger im Stadtkern sind verbessert worden, nach Auswägung bisweilen widerstprüchlicher Forderungen der verantwortlichen Akteure. Für die Radfahrer wurde eine Sektion des nationalen Radfahrnetzes ergänzt durch einen Abschnitt, der die Innenstadt mit ausserhalb liegenden Wohngebieten verbindet. Die Strasse wurde erfolgreich in einem grösseren Waldgebiet angelegt und die Benutzungsrechte der Radfahrer wurden durch öffentliche Umfragen abgedeckt.

Vorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur für die Fussgänger in Verbindung mit Massnahmen zur Kontrolle der PKW-Einfahrt in den Geschäftsbereich der Innenstadt haben auch starke Unterstützung der Öffentlichkeit gewonnen. In North Road und Saddler Street werden umfassende Systeme umgesetzt, um den Bedürfnissen der Fussgänger entgegenzukommen und gleichzeitig gegen die mangelhafte Mobilität infolge des Autoverkehrs vorzugehen, und zwar durch den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel und anderer entscheidender Massnahmen.



OPERAZIONE LIBERIAMO L'ARIA (UNTERNEHMEN "LASSEN WIR DIE LUFT FREI") 2002-2005 AUSSERGEWÖHNLICHE MASSNAHMEN ZUR SCHAFFUNG NACHHALTIGER MOBILITÄTSVERHÄLTNISSE IN DEN STÄDTEN

Die Region Emilia-Romagna ist im Norden Italiens gelegen. Sie hat eine Bevölkerung von 4 Millionen Einwohnern und erstreckt sich über 22.100 km². Sie umfasst 9 Provinzen und 341 Kommunen. Aus regionaler Sicht beträgt die Dichte der Personenwagen mehr als 600 Autos für 1000 Einwohner (3 Autos für 5 Einwohner, einschliesslich der Kleinkinder). Dieser Wert ist sehr hoch und übersteigt um 6% das Verhältnis auf nationaler Ebene, und um 15% den Durchschnittswert der 15 EU-Staaten.

In diesem Zusammenhang hat die Region Emilia-Romagna im Juli 2002 zwischen den 9 Provinzen und den 81 grösseren Städten der Region (diese umfassen die 10 Hauptorte und Städte mit hoher Einwohnerzahl) eine Programmvereinbarung abgeschlossen, zu dem Zweck, die Luftqualität zu verbessern, die Überschreitung der PM10-Grenzwerte zu überwachen und eine allmähliche Ausrichtung auf die von der E.U. festgesetzten Werte zu erreichen, die ab 2005 Gültigkeit haben. Ausserdem hat die Region Emilia-Romagna im Oktober 2002 eine Rahmenprogrammvereinbarung mit dem Staat abgeschlossen (Ministerium für Umweltschutz und Ministerium für Wirtschaft) zum Thema Umweltschutz, nachhaltige Mobilitätsverhältnisse und Energie, zu dem Zweck, für die nächsten Jahre neue Fördermittel zu erschliessen. Dank dieser Vereinbarung konnte von der Region mit dem Staat eine gemeinsame Anforderung für Aktionen definiert werden, um Fragen bezüglich der Förderung der nachhaltigen Entwicklung, der Energieeinsparungen und der Qualitätsüberwachungssysteme entsprechend der von Italien in den europäischen und internationalen Protokollen eingegangenen Verpflichtungen zu behandeln.

Die Beschränkung des Automobilverkehrs in den Städten zwei Tage pro Woche ist auf Anordnung der Bürgermeister durchgesetzt worden, und zwar von Januar 2002 bis März 2002 und erneut von Oktober 2002 bis voraussichtlich März 2003. Diese Verkehrsbeschränkungsaktionen werden von bestimmten Massnahmen begleitet, und zwar:

- Kurzfristig : Massnahmen im Bereich der Verkehrsregeln, um den kollektiven Personentransport anzuregen;
- Mittel- und langfristig (bis 2005): Massnahmen zum Zweck der Reduzierung von Schadstoffemissionen und der Energieeinsparung, und zwar über einen Investitionsplan, finanziert vom italienischen Staat, von der Region Emilia-Romagna., von den lokalen Gebietskörperschaften und anderen Organisationen (wie die Eisenbahngesellschaften).

Die Informationskampagne mit dem Titel: "Operazione liberiamo l'aria" (Unternehmen "lassen wir die Luft frei") ist ausgearbeitet worden bei Inkrafttreten der Massnahmen für den privaten Kraftfahrzeugverkehr, wie in der Vereinbarung über die Luftqualität verankert, und stellt in der Emilia-Romagna eine nahezu einzigartige Erfahrung dar. Zielsetzung : Es sollte den Bürgern eine pünktliche und eindeutige Information über die von der Programmvereinbarung über die Luftqualität vorgesehenen Massnahmen übermittelt werden. Neben Werbespots im Radio und im Fernsehen und Werbepublikationen auf Bussen sieht diese Kampagne die Herausgabe von Broschüren vor, wovon 1.840.000 den Familien zugestellt werden, 1.500 werden an die Unternehmen gerichtet, an Wirtschafts- und Berufsverbände, an Dienstleistungsfirmen für Messen und Kongresse, 600 sind für die Schuldirektoren der Emilia-Romagna bestimmt. Auch soll eine grüne Telefonnummer und ein Internetportal eingerichtet werden : www.liberiamolaria.it

Nach Abwicklung der ersten Phase des Unternehmens ist folgendes festgestellt worden:

- Eine Verminderung des Stadtverkehrs an den Tagen mit Wechselverkehr von 15-20% auf regionaler Ebene, mit einer Verringerung von nahezu 10% in der Konzentration schwebender Staubteile (PM) und einer Zunahme zwischen 30% und 70% in der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Eine starke Wahrnehmungsrate (94%) der Risiken durch die Bürger für die Gesundheit der Personen und die Lebensqualität.

Sämtliche Institutionen haben in diesem Zusammenhang zusammengearbeitet, auch in finanzieller Hinsicht, um Lösungen zu finden, bei gleichzeitiger Achtung des Subsidiaritätsprinzips und der speziellen Zuständigkeiten der einzelnen Akteure. Der Zeitplan für den Ablauf der Aktionen war von grundlegender Bedeutung (kurzfristige, mittel- und langfristige Aktionen), sowie die Ausarbeitung einer Informationskampagne für die Bürger und die Berufsverbände, vor und nach dem Vollzug gewisser Massnahmen. Diese gezielte Informationskampagne ist bereits für die verschiedenen aufeinanderfolgenden Phasen des Plans programmiert. Zudem sind von der Region regelmässige Zusammenkünfte vorgesehen zur Überprüfung der erzielten Ergebnisse (die erste Zusammenkunft hat im Dezember 2002 stattgefunden), an denen alle Akteure teilnehmen, die die Vereinbarungen mitgezeichnet haben. Bei diesen Zusammenkünften können auch Entscheidungen zur Anpassung des Programms getroffen werden.

FERRYTOLL BUS PARK AND RIDE

Mitte der Neunzigerjahre überstieg die Anzahl der Fahrzeuge, die täglich über die Strassenüberführung von Forth fahren, die vorgesehene Kapazität von 60.000 (in beide Richtungen). Zu dieser Zeit plante der Rat von Fife den Bau von zwei neuen Bahnhöfen, um die Option des Schienenverkehrs zur Durchfahrt von Forth anzuregen. Es wurde ihm jedoch klar, dass seine Strategie zur Durchfahrt von Forth eines breiteren Angebots an Fahrmöglichkeiten bedurfte, um es den Einwohnern des Vorortes, die ohne ihr Auto in die Stadt fahren wollten zu ermöglichen, eine andere Alternative zu wählen als die in den Stosszeiten bereits vollbesetzten Züge. Es wurde nach einem innovativen System gesucht und befunden, dass ein Bus - Park and Ride-Konzept an der nördlichen Seite der Überführung untersucht werden sollte. Es fehlte jedoch zu der Zeit an Beweisen dafür, dass der Transfer vom Auto zum Bus für eine Zwölfmeilenfahrt in das Stadtzentrum als attraktive Lösung empfunden würde. Park and Ride -Systeme hatten im Land schon gemischten Erfolg eingetragen, und die meisten waren auf verhältnismässig kurze Busfahrten von den äusseren Stadtteilen her ausgerichtet. Im Rat fiel die Idee jedoch auf fruchtbaren Boden und führte zu der Überzeugung, dass dies die innovative Lösung sei, nach der man suchte.

Gegen Ende 1996 nahm der Rat von Fife Verhandlungen mit Stagecoach auf, dem Operator eines Grossteils der Handelsnetze in Fife, um die Möglichkeiten einer partnerschaftlichen Inangriffnahme eines solchen Projekts zu prüfen. Stagecoach zeigte sich schon in diesem frühen Stadium ebenso begeistert von dem Vorhaben wie der Rat von Fife und regte an, dass sein eigenes, bereits bestehendes Netzwerk für den Expressverkehr durch Forth eventuell der Schlüssel für ein erschwingliches Unternehmen sein könnte. Es war erforderlich, das P+R-System an einem leicht zugänglichen Ort einzurichten und dabei die bestehende Fife-Edinburg-Flotte zu benutzen. Gleichfalls war es wichtig, Abweichungen von der Hauptfahrtroute so gering wie möglich zu halten. Der Standort am Ferrytoll wurde zur idealen Lösung erkoren. Er bot Platz für anfänglich 500 Autos und hatte noch Erweiterungskapazität für die Zukunft. Im Januar 1997 wurde vom Rat von Fife eine Eingabe auf Beihilfe bei der Scottish Executive for Capital Borrowing Consent im Rahmen des Challenge Fund-Wettbewerbs eingereicht. Die Eingabe umfasste eine Reihe von Massnahmen, einschliesslich des Park and Ride-Systems, der Auffahrten zur A90 und zusätzliche dynamische Signalanlagen für Informationen auf dem umliegenden Strassennetz. Mitte 1997 war der Rat vom Erfolg seiner Eingabe unterrichtet worden. Die angebotene Partnerschaft zwischen dem Rat und Stagecoach wurde nun offiziell gegründet, wobei der Rat für die Infrastruktur sorgte, mit Hilfe der Challenge Fund-Beihilfe, während Stagecoach das Unternehmen leitete und für die Dienstleistungen aufkam. Die Arbeiten auf dem Standort begannen im November 1999, und am 10. November 2000 wurde die Anlage in aller Form von der damaligen schottischen Transportministerin und schottischen Abgeordneten, Sarah Boyack, eröffnet. Neben den 500 Wagen-Abstellplätzen am Ferrytoll umfasst die Anlage ein modernes Abfahrtsgebäude mit Personal, Sitzgelegenheiten, Toiletten, Baby-Wickelraum, Fernseher, Automaten für Getränke und Snacks, einen Raum für die Kamera-Überwachung, einen Fahrscheinautomat und Informationsmaterial. Auch gibt es sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Zonen für den Ein- und Ausstieg, und überall auf der Anlage Kamera-Überwachung. Dem Wagen-Abstellplatz wurde vom AA der Status eines "abgesicherten Abstellplatzes" verliehen. Die angebotenen Verbindungen zur Innenstadt von Edinburg haben eine 10-Minuten-Frequenz in Stosszeiten und 15-Minuten ausserhalb. Auch gibt es Verbindungen in längeren Abständen nach Leith, der Royal Infirmary und Riccarton Campus. Im Verbund mit dem Ausbau von Ferrytoll hat der Stadtrat von Edinburg bevorzugte Buswege eingerichtet und ein innovatives System für die Warteschlangen an der A90-Zufahrt in Edinburg. Dank dieser Massnahmen konnte die Busfahrt in Stosszeiten um 13 Minuten verkürzt werden. Die Fahrpreise sind sehr niedrig : £3.50 pro Rückfahrtschein (Parken inbegriffen) mit 2 Kindern, die kostenlos mit einem Erwachsenen fahren, und zwar ausserhalb der Stosszeiten und am Wochenende. Seit der Eröffnung im November 2000 ist die Zahl der Benutzer ständig gestiegen, wobei der Abstellplatz gewöhnlich an den meisten Wochentagen zu 90% belegt ist. Detaillierte Umfragen bei den Fahrgästen haben gezeigt, dass das System beliebt ist und die Partner darauf aufmerksam gemacht, welche Verbesserungen zu wünschen wären. Eine Ferrytoll Website ist angefertigt worden (www.ferrytoll.org) und anhand von Nachrichtenblättchen werden die Fahrgäste durchgehend informiert.

Die schottische Verwaltung hat jüngst verlauten lassen, dass Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden für die Erweiterung der Ferrytoll-Anlage. Der Rat von Fife hat Planungen aufgestellt, wonach die Abstellkapazität von 500 auf 1000 Plätze erhöht werden und die Zufahrt zur Anlage für Autos und Busse verbessert werden soll. Der detaillierte Plan soll in Kürze angefertigt werden und wird hernach zur Genehmigung eingereicht. Es ist zu hoffen, dass die Bauarbeiten vor Ort Anfang 2004 beginnen. Der Rat von Fife mit Stagecoach als Partner hat sich verpflichtet, ständig Verbesserungen durchzuführen und ein Qualitätsniveau der Dienstleistungen zu wahren, das eine echte Alternative für den Autoverkehr nach Edinburg darstellt.

“KOMFORT” PROJEKT : “THINK TRAM – USE BUSES”

Jönköping ist eine Stadt mit ca. 100.000 Einwohnern. Das “KomFort”-Projekt wurde eingeleitet von der Stadt Jönköping und der lokalen Behörde für öffentlichen Verkehr, “Länstrafiken”, nachdem die öffentlichen Verkehrsbedingungen in der Stadt sich sehr verschlechtert hatten (gegen Ende der Achtzigerjahre verlor das öffentliche Verkehrsnetz ca. 1 bis 2% an Fahrgästen jährlich). Daraufhin wurde das Netz vollständig neu organisiert und sämtliche Linien wurden umgestaltet nach dem grundlegenden Prinzip: “Think tram – use buses” (“Denk Strassenbahn – benutz Busse). Das Projekt stützt sich in der Tat auf den Ausbau eines Verkehrsnetzes mit speziellen Bus-Wegen, um so ein System einzurichten, das den Vorteil der Strassenbahn bietet (spezielle Wege), und doch die Flexibilität der Busse beibehält.

Das Netz wurde gänzlich umstrukturiert : es ist jetzt um drei Hauptlinien angelegt, die den Stadtkern durchkreuzen. Alle anderen Linien verfügen über zahlreiche Anschlusspunkte zu den Hauptlinien, die die "Arterien des Verkehrsnetzes" darstellen (die Busse fahren in Abständen von höchstens 10 Minuten, verglichen mit Abständen von 15-30 Minuten bei den Vorortlinien).

Die Erneuerung der Infrastruktur gab Anlass zu zahlreichen Debatten mit der Bürgerschaft :

- Die Auswahl der Fahrzeuge wurde beschlossen nach Veranstaltung zahlreicher öffentlicher Zusammenkünfte und Treffen mit Lokalpolitikern, und auf der Grundlage von Arbeitsgruppen, die 60 bis 70 "Pilot"-Kunden zusammenführten, die von regulären Kunden und Nicht-Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel ausgesucht wurden. (Durch das System der Offenen Tür wurden brauchbare Ideen freigelegt).
- Die Abstände zwischen den einzelnen Bussen wurden auf der Grundlage der Bedürfnisse der Fahrgäste beschlossen.

Hinzu kommt, dass Bussen die "grüne Welle" zugute kommt, die den Bussen an Strassenkreuzungen immer die Vorfahrt lässt. Neue Buswege, die Kreuzungen mit Kreisverkehr durchschneiden, wurden eingerichtet. Ein besonderes System mit Löchern auf dem Fahrweg verhindert, dass andere Fahrzeuge als Busse diese speziellen Buswege benutzen.

Eine Informationskampagne half vor Inbetriebnahme des Projektes die Fahrgäste auf die Veränderungen vorzubereiten und die Nichtfahrgäste zu sensibilisieren. Das Ergebnis war eine mehr als 15% höhere Unterstützung des Projektes seit 1996 und ein Anwachsen des Benutzungsanteils öffentlicher Verkehrsmittel von 19 auf 22%.



Seit der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes im Jahre 1994 sind im Zusammenwirken mit dem städtischen Verkehrsunternehmen viele Verbesserungen im ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg erreicht worden, wie:

- Die Erneuerung und der Ausbau der Infrastruktur. Der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs. Die Erneuerung der Busflotte, die Rekonstruktion von Tatra-Straßenbahnen und die Neubeschaffung von modernen Niederflur-Straßenbahnen.



- Die Realisierung von Beschleunigungsmaßnahmen für Bus und Bahn
- Die Neugestaltung vieler Zugangsstellen, die Verbesserung der Fahrgastinformation durch dynamische Anzeigetafeln. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und mit neuen Haltestellen
- Die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den Stadtrandbereichen. Die Einführung eines gemeinsamen Zeitkartentarifes für die städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln (Magdeburg-Umland-Tarif)

Die nach der Wiedervereinigung verschärfte Wettbewerbssituation gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konnte jedoch nicht verbessert werden. Der ÖPNV-Anteil sank von 18,3 % im Jahr 1994 auf 17,1 % im Jahr 1998, hauptsächlich zugunsten des MIV. Es besteht das Ziel, diesen Trend zu stoppen. Es ist erkennbar, dass dies

ohne begleitende Maßnahmen zugunsten des ÖPNV nicht möglich ist.

Für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg enthält das ÖPNV-Konzept unter anderem folgende Handlungsempfehlungen:

- Verbessern und Ausweiten des derzeitigen Angebots (Straßenbahnnetzerweiterungen auf nachfragestarken Relationen), Anpassen des Busliniennetzes)

- Verbessern des Haltestellenzugangs und der Umsteigebedingungen durch Haltestellenkaps, verbesserte Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit), gemeinsame Haltestellen für Bus und Straßenbahn und kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

- Bevorzugen und Beschleunigen des ÖPNV (Verringerung der Verlustzeiten, Erhöhen des Streckenanteils mit besonderem Bahnkörper bei der Straßenbahn)

- Verbessern der Verknüpfung zwischen städtischem und regionalem ÖPNV

- Verbessern der B+R- und P+R-Angebote unter Beachtung des regionalen ÖPNV

- Ausweiten der Tarifgemeinschaft Magdeburg-Umland zu einem Verbundtarif mit gegenseitiger Anerkennung aller Fahrscheine, abgestimmtes ÖPNV-Marketing

Empfohlene begleitende Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sind:

- Eine globale Betrachtung der Mobilitätspolitik. Es müssen insbesondere alle neuen Straßenprojekte auf den Prüfstand gebracht und ihr Impact auf den ÖPNV verdeutlicht werden. Die Planung der Strassenbauprojekte muss den Zielen für die ÖPNV-Förderung angepasst werden.

- Das Bevorzugen des ÖPNV zum Abbau von Beeinträchtigungen des innerstädtischen ÖPNV durch einstrahlenden MIV

- Das Ausweiten der Parkraumbewirtschaftung (Bewirtschaften aller öffentlichen Stellplätze im Kernbereich der Innenstadt, Orientierung an den Geschäftszeiten)

- Begrenzen von Reisezeitvorteilen des Pkw (Fortführen der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in den Wohngebieten)

Die ÖPNV-Konzeption wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen und den angrenzenden Fachbereichen erarbeitet. Privatwirtschaft, Bürger und Verbände wurden durch diverse Veranstaltungen und Diskussionsforen umfassend über die Vorschläge informiert und in die Erarbeitung der Konzeption einbezogen.

Bausteine der ÖPNV-Konzeption werden in andere Konzepte (Verkehrskonzept Innenstadt, Radverkehrskonzeption) integriert und mit anderen Planungen (z.B. städtebaulichen Konzepten, Flächennutzungsplan) abgestimmt. Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert ein ständiges Bemühen um Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Fachämtern, den Verkehrsunternehmen, den Landesbehörden und den Umlandgemeinden. Einige Barrieren auf diesem Wege wurden bereits überwunden, viele müssen jedoch noch bewältigt werden.

EIN ORT AUF DEM WEG ZUR GANZHEITLICHEN UMSETZUNG NACHHALTIGER ORTSENTWICKLUNG

Die Uhren gehen ein wenig anders in Werfenweng! Der kleine 800 Einwohner zählende Ort Werfenweng im Tennengebirge/Salzburger Land lebt im Wesentlichen vom Tourismus und von der Landwirtschaft. Um seine wertvollen Ressourcen auch für künftige Generationen zu erhalten, setzt Werfenweng seit Jahren auf eine nachhaltige ökologische Entwicklung. Unter Nachhaltigkeit wird dabei verstanden, möglichst vorausschauend und vernetzt zu denken und darauf abzielen, die Lebensqualität, die Urlaubsqualität und die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismusortes durch Verringerung der Umweltbelastungen zu optimieren bzw. zu sichern.

Dazu sind im Ortsentwicklungskonzept klare Schwerpunkte definiert:

1. Verringerung der CO₂ Emissionen im Ort durch Fokussierung auf innovative öffentliche Verkehrslösungen.
2. Qualitätssicherung durch das Produkt **SA**nfte **MO**bililität „Urlaub ohne Auto“.
3. Energieunabhängigkeit durch Nutzung umweltfreundlicher Ressourcen im Ort.

Voraussetzung für den Erfolg des Konzeptes ist eine Mobilitätsgarantie für Einheimische und Urlaubsgäste. Das Werfenweng Shuttle, ein Anrufsammeltaxi, entlastet die Verkehrswege im Ort und Überland. Akzeptanz unter der Bevölkerung: 1999 1.300 Fahrgäste, 2002 über 11.000 Fahrgäste, Tendenz steigend! Werfenwengs Jugend nimmt gerne die Dienste des Nachtschwärmers in Anspruch. Dieses Anrufsammeltaxi sichert die Mobilität der BesucherInnen von Lokalen und Diskotheken. Im Jahr 2002 wurden damit 4.807 Personen gut und sicher nach Hause gebracht.

Das Projekt **SA**nfte **MO**bililität (SAMO) – „Urlaub ohne Auto“ ist ein Zusammenschluss von 30 Werfenwenger Beherbergungsbetrieben zu einer Angebotsgruppe. Urlaubsgästen wird der Tausch ihres Autoschlüssels gegen den SAMO Schlüssel angeboten. Gäste die mit der Bahn anreisen – darauf zielt Urlaub vom Auto insbesondere ab – erhalten den SAMO Schlüssel ebenfalls. Verzicht auf Mobilität? Nein, hinter dem symbolischen SAMO Schlüssel steht jede Menge umweltfreundliche, enthastende Mobilität. Elois – der private Taxifahrer im Ort – bringt Gäste kostenlos von A nach B. Elektroautos stehen ebenso zur Verfügung wie E-Scooter, E-Funrider, E-Bigas, Fahrräder, Pferdeokutschen, etc. und bringen eine neue Art von Urlaubsqualität.

Das Angebot erfreut sich zunehmender Beliebtheit: wurden im Jahr 2000 1.123 SAMO Schlüssel verteilt, so waren es 2002 bereits über 3.000. Das sind bereits ca. 10% aller Urlaubsgäste des Ortes. Viele positive Rückmeldungen von Gästen sowie enthastete „Wiederholungstäter“ bestärken den Ort in seinem Weg. Das SAMO Angebot macht auch die Anreise mit der Bahn attraktiv: 1999 reisten 12% der Gäste mit der Bahn an, 2002 bereits 25%. Über Kooperationen mit ÖBB und DB bezüglich eines Ausbaues des Dienstleistungsangebotes laufen Verhandlungen. Dem Leitgedanken des Ortes Rechnung tragend wird auch, was die Energieversorgung des Ortes anlangt, ökologisch eine Vorreiterstellung bezogen. Der Grossteil der im Ort verbrauchten Energie wird aus umweltschonenden Anlagen im Ort abgedeckt: So betreibt die Gemeinde eine der grössten Photovoltaikanlagen Österreichs. Das Ortszentrum Werfenwengs wird künftig über eine zentrale Biomasseheizanlage (Fertigstellung der Anlage im Mai 2003) mit Energie versorgt. Ein Sonnenweg dient als Schule der Solarenergie, um nur einige Projekte anzuführen.

Das Ortsentwicklungskonzept ist auf den Weg der „kleinen Schritte“ aufgebaut. Durch Erfolge einzelner Schritte werden Umwälzungen akzeptiert, neue Ideen verinnerlicht und es entsteht eine „neue“ Art zu Leben und zu Denken. Weiters ist für den Erfolg, neben Kommunikation und „Mitbestimmung“ möglichst breiter Öffentlichkeiten, auch der ökonomische Vorteil entscheidend. Durch die Umsetzung des Konzeptes konnten Arbeitsplätze geschaffen werden und die Tourismuswirtschaft, als tragende Säule des Wirtschaftsgefüges, ökonomisch gestärkt werden.

Werfenweng ist auf dem Weg, zum Synonym für nachhaltige Lebensentwicklung zu werden. Durch Exkursionen von bis jetzt über 50 „Regionen“ und Organisationen nach Werfenweng wird Wissen auch weitergegeben und einer Verbreiterung des Werfenwenger „Erfolgsweges“ der Boden bereitet.

Querung einer Bundesstraße mit Linienbussen

Die Bundesstraße 39 ist eine stark befahrenen Bundesstraße. Über diese Verbindung kommen die meisten SAP-, und HDM-Mitarbeiter zu ihrem Arbeitsplatz. Durch die Überlastung der Straße in den Hauptverkehrszeiten steht auch der Linienverkehr im Stau. Um den Stau zu umgehen, hat der ÖPNV eine Quermöglichkeit für die B39 erhalten. Der Linienbus kann so einen Sonderfahrweg nutzen und den Stau jeweils in Lastrichtung umgehen.

Haltestelle mit kontrollierten Ausstieg innerhalb eines Werksgeländes

Das Werksgelände der HDM (Heidelberger Druckmaschinen) wird mit Bussen des Linienverkehrs durchfahren. In den Bussen befinden sich auch Personen, die nicht bei der HDM arbeiten. Es muss daher verhindert werden, dass Unbefugte auf dem Werksgelände aussteigen können. Deswegen wurde eine Haltestelle innerhalb des Werksgeländes errichtet, die man nur mit einem Werksausweis verlassen kann.

Durchfahrung einer Fußgängerzone mit Linienbussen

Die Fußgängerzone in Wiesloch ist eine direkte Verbindung zwischen zwei der wichtigsten innerstädtischen Haltestellen. Um die Fahrtwege des Busses möglichst kurz zu halten und so den ÖPNV zu beschleunigen, darf der Linienverkehr die Fußgängerzone in Schrittgeschwindigkeit durchfahren. Anderen Verkehrsteilnehmern ist dies grundsätzlich nicht erlaubt. Der Bus ist mit einer Klingel ausgestattet, um unaufmerksame Fußgänger zu warnen.



III./CONTACT DETAILS OF AWARD NOMINEES -COORDONNEES DES NOMINES AU PRIX - KONTAKTANGABEN DER ZUGELASSENEN BEWERBER

Bologna

Mr Claudio CLARONI
General Manager
ATC S.p.A.
Via Saliceto 3
I - 40 128 Bologna
Tel : +39 - 051 - 350.104
Fax : +39 - 051 - 350.106
E-mail : claudio.claroni@atc.bo.it

Bursa

Mr Murat ERGÜZEL
Secretary General
Bursa Metropolitan Municipality
Acemler/Bursa
Turkey
Tel : +90 - 224 - 224 - 234.37.48
Fax : +32 - 224 - 234.37.49
E-mail : merguzel@bursa-bld.gov.tr

Cambridge

Mr Brian SMITH
Director, Environment and Transport Department
Cambridgeshire County Council
room B301,
Castle Court, Shire Hall, Castle Hill
box N° ET1021
UK - Cambridge CB3 0AP
Tel : +44 - 1223 - 71.77.90
Fax : +44 - 1223 - 71.84.58
E-mail : brian.smith@cambridgeshire.gov.uk

Dordrecht

Mr Cees DOESER
Public Transport Policy Advisor
City of Dordrecht
p.o. box 8
NL - 3300 AA Dordrecht
Tel : +31 - 78 - 639.68.09
Fax : +31 - 78 - 639.67.43
E-mail : c.do eser@dordrecht.nl

Durham

Mr Roger ELPHICK
Head of Highway Management Services
Environment and technical services department
Durham County Council
County Hall
UK - Durham DH1 5UQ
Tel : +44 - 191 - 38.33.465
Fax : +44 - 191 - 38.34.128
E-mail : rielphick@durham.gov.uk

Emilia-Romagna

M. Bruno GINOCCHINI
Directeur
Agenzia Trasporti Pubblici della Regione Emilia-
Romagna
Viale Aldo Moro, 30
I - 40127 Bologna
Tel : +39 - 051 - 28.38.01
Fax : +39 - 051 - 28.33.54
E-mail : tpl@regione.emilia-romagna.it

Fife

Dr. Bob McLellan
Head of Transportation Services
Fife Council
Fife House, North Street, Glenrothes
UK - Fife, Scotland, KY7 5LT
Tel : +44 - 1592 - 41.34.71
Fax : +44 - 1592 - 41.61.00
E-mail : bob.mclellan@fife.gov.uk

Jönköping

Mr Bertil GUSTAFSSON
Mr Ingemar LUNDIN
Urban Planning Department
City of Jönköping
Jönköpings Kommun
SE - 55189 Jönköping
Tel : +46 - 36 - 10.57.88
Fax : +46 - 36 - 10.77.75
E-mail : bertil.gustafsson@sbk.jonkoping.se

Magdeburg

Ms Roswitha BAUMGART
Abteilungsleiterin
Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6
D - 39128 Magdeburg
Tel : +49 - 391 - 540.53.78
Fax : +49 - 391 - 540.52.92
E-mail : roswitha.baumgart@spa.magdeburg.de

Werfenweng

Mr Peter BRANDAUER
Bürgermeister
Gemeinde Werfenweng
Weng 42
A - 5453 Werfenweng
Tel : +43 - 64 - 66.414
Fax : +43 - 64 - 66.414-14
E-mail : bgm-werfenweng@salzburg.at

Wiesloch - Walldorf

Mr Robert FREISBERG
Zweckverband Bahnhof Wiesloch-Walldorf
Nusslocher Str. 45
D - 69190 Walldorf
Tel : +49 - 6227 - 35.257
Fax : +49 - 6227 - 35.245
E-mail : robert.freisberg@walldorf.de













Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE)
Council of European Municipalities and Regions (CEMR)
Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)

Rue d'Arlon 22 - B-1050 Bruxelles
Tel: +32 - 2 - 511 74 77 - Fax: +32 - 2 - 511 09 49 Site internet: www.ccre.org