



The Urban Transport Benchmarking Initiative

End of Year One

HINTERGRUNDINFORMATIONEN ZUM PROJEKT

Die Urban Transport Benchmarking Initiative startete im November 2003 mit dem Ziel, europaweit die besten Praktiken in der Mobilitätspolitik in Städten zu fördern. Im ersten Jahr dieser Initiative nahmen 28 Städte an fünf Arbeitsgruppen teil, in denen Daten zu den folgenden selbst gewählten Themen definiert, erfasst und analysiert wurden:

- Verkehrsverhalten und soziale Themen des öffentlichen Verkehrs
- City-Logistik
- Radfahrer
- Nachfragelenkung
- Öffentlicher Verkehr: Organisation und Verfahrensweisen.



Im ersten Jahr unternahm jede Arbeitsgruppe mehrere Besuche vor Ort, die den quantitativen Aspekt des Projekts ergänzten und den Teilnehmern ermöglichten, interessante Praktiken in anderen Städten zu erfahren. Darüber hinaus erfassten die beteiligten Städte quantitative Daten für ein Set von 25 gemeinsamen Indikatoren. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus den gemeinsamen Indikatoren und den fünf Arbeitsgruppen befindet sich in der Mitte dieser Broschüre.



AKTUALISierter STAND Ende des ersten Jahres

Da sich das Projekt nun im zweiten Jahr befindet, sind die Ergebnisse aus dem ersten

Jahr frei zugänglich und können von der Website des Benchmarking-Projekts unter www.transportbenchmarks.org heruntergeladen werden:

Die Initiative baut nun auf den Erfolgen des ersten Jahres auf und entwickelt die in den Berichten ausgeführten Ergebnisse weiter.

Die Webadresse der Urban Transport Benchmarking Initiative lautet:

www.transportbenchmarks.org

Wenn Sie weitere Informationen zu dem Projekt möchten, senden Sie bitte eine E-Mail an Sarah Clifford oder Neil Taylor unter:

benchmarking@ttr-ltd.com

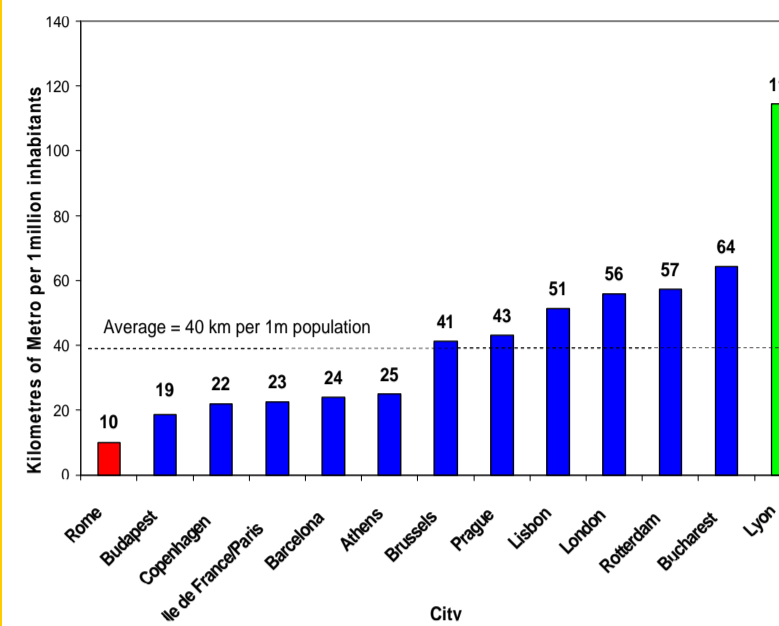


DIE GEMEINSAMEN INDIKATOREN - AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

Die Analyse auf Grundlage der gemeinsamen Indikatoren zeigt die breite Vielfalt der Städte, die an der Urban Transport Benchmarking Initiative teilgenommen haben. Die beteiligten Städte weisen eine unterschiedliche Einwohnerzahl und Fläche auf, was einige interessante Vergleiche im Hinblick auf den städtischen Verkehr ermöglichte.

Aus der statischen Analyse der Daten, die für die gemeinsamen Indikatoren erfasst wurden, zeichneten sich unter anderem die folgenden drei Trends ab:

Städte mit einer hohen Einwohnerzahl verfügen eher über ein ausgedehntes U-Bahn-Netz.

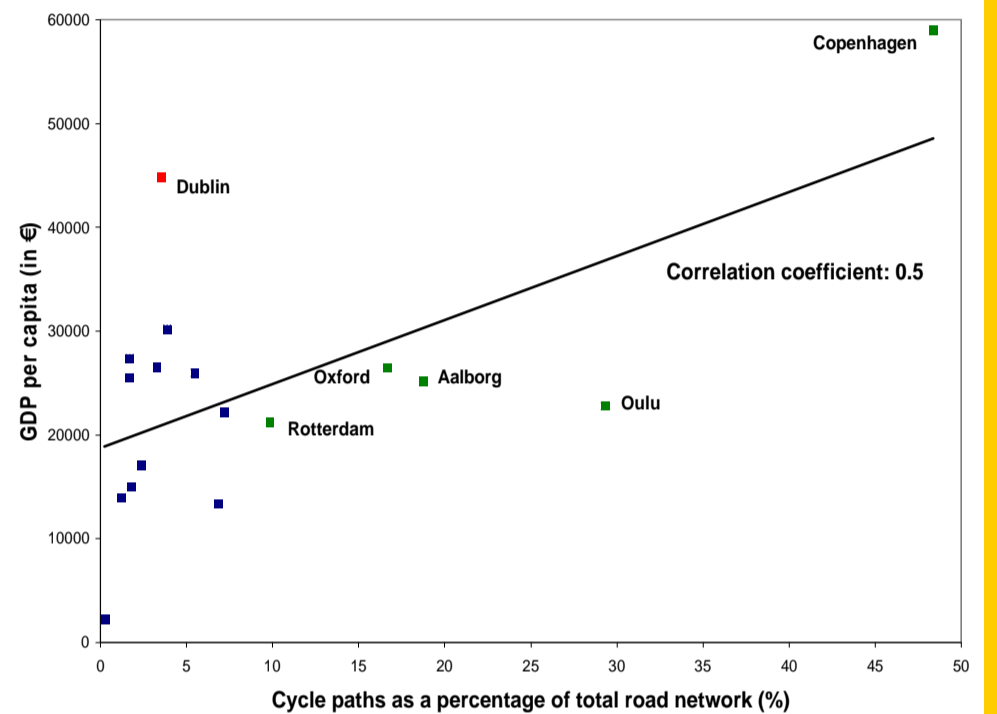


Das Diagramm links zeigt, dass der vorgeschlagene Schwellwert für die Bereitstellung eines U-Bahn-Netzes bei 40 km pro 1 Million Einwohner liegt. Wenn man diesen Grenzwert auf Städte ohne U-Bahn-Netz anwendet, kann daraus geschlossen werden, dass Dublin und Warschau aufgrund ihrer Einwohnerzahlen als potenzielle U-Bahn-Städte in Betracht kommen.

In diesem Kontext muss berücksichtigt werden, welche anderen Beförderungsmittel in den jeweiligen Städten zur Verfügung stehen. Beispielsweise scheint Paris ein kleines U-Bahn-Netz zu haben, das jedoch durch das RER-Netz ergänzt wird.

Wohlhabendere Städte haben eher ein größeres Radwegnetz.

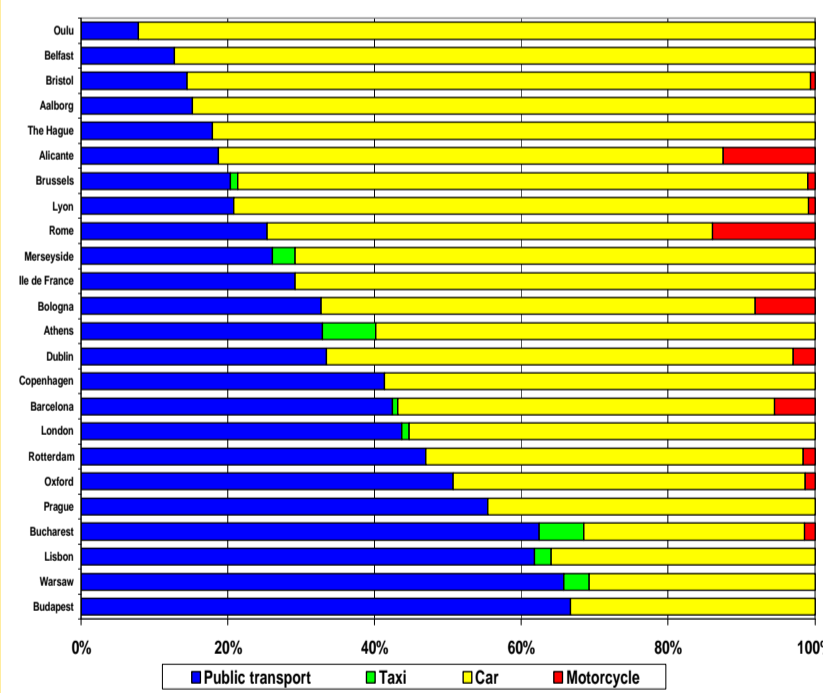
Das Diagramm rechts zeigt, dass Städte mit einem höheren BIP pro Kopf eher über einen größeren Anteil von Fahrradwegen (pro km Straßennetz) verfügen. Wohlhabendere Städte weisen außerdem einen größeren Modal-Anteil für den Fahrradverkehr auf.



Dies impliziert, dass wohlhabendere Städte stärker in die Radfahrinfrastruktur investieren, was wiederum dazu führt, dass mehr Menschen Fahrrad fahren.

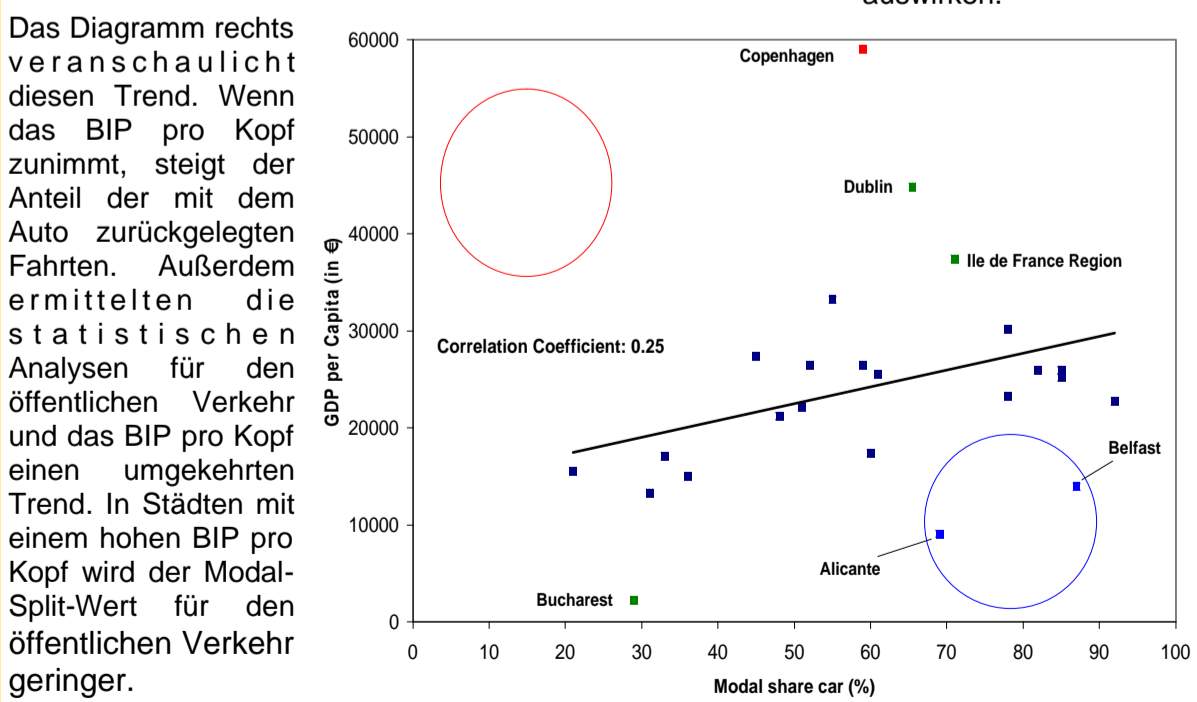
DIE GEMEINSAMEN INDIKATOREN - AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

Menschen in wohlhabenderen Städten benutzen eher das Auto als öffentliche Verkehrsmittel.



Das Diagramm links zeigt, dass die Modal-Split-Werte zwischen den an der Initiative beteiligten Städten stark variieren.

Die statistische Analyse der Daten ergab, dass durch das BIP pro Kopf (durchschnittliches Vermögen) subtil beeinflusst wird, wie sich Menschen in städtischen Gebieten fortbewegen. Dies kann sich auf politische Entscheidungen sowohl in wohlhabenden als auch in weniger wohlhabenden Städten auswirken.



Das Diagramm rechts veranschaulicht diesen Trend. Wenn das BIP pro Kopf zunimmt, steigt der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Fahrten. Außerdem ermittelten die statistischen Analysen für den öffentlichen Verkehr und das BIP pro Kopf einen umgekehrten Trend. In Städten mit einem hohen BIP pro Kopf wird der Modal-Split-Wert für den öffentlichen Verkehr geringer.

Diese ausgewählten Ergebnisse sind einige der Trends, die durch die Analyse der gemeinsamen Indikatoren ermittelt wurden. Darüber hinaus wurden viele weitere Datenelemente analysiert, die in dem vollständigen Bericht über die gemeinsamen Indikatoren enthalten sind. Der Bericht kann unter www.transportbenchmarks.org heruntergeladen werden

CONTACT DETAILS

Transport & Travel Research Ltd

Minster House
Minster Pool Walk
Lichfield
Staffordshire
WS13 6QT
UNITED KINGDOM

Tel: +44 (0) 1543 416416
www.ttr-ltd.com

International Association of Public Transport (UITP)

Rue 6 St Marie,
B-1080 Brussels
BELGIUM

Tel: +32 26736100
www.uitp.com

The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe (REC)

Ady Endre út 9-11
2000 Szentendre,
HUNGARY

Tel: (36-26) 504-000
www.rec.org

BENCHMARKING-VERFAHREN

Ziele des zweiten Jahres

Die vollständigen Ergebnisse des ersten Jahres der Urban Transport Benchmarking Initiative sind unter www.transportbenchmarks.org frei zugänglich. Im zweiten Jahr des Projekts soll eine verfeinerte Analyse der erfassten Daten durchgeführt werden, um auf den Erfolgen des ersten Jahres aufzubauen.



Als umfassenderes Ziel des Projekts wird angestrebt, dass die durch die Urban Transport Benchmarking Initiative erfassten Daten und ermittelten Trends zu aussagefähigen Resultaten weiterentwickelt werden, die als Unterstützung für politische Entscheidungsträger geeignet sind. Die gute Arbeit des ersten Jahres soll im zweiten Jahr fortgesetzt werden. Dabei sollen insbesondere interessante Praktiken im Mittelpunkt stehen, mit denen die im ersten Jahr festgestellten Leistungsunterschiede erklärt werden können.



INTERESSIERT AN EINER TEILNAHME?

Für neue Interessenten besteht die Möglichkeit, in das zweite Projektjahr der Urban Transport Benchmarking Initiative aufgenommen zu werden. Wenn Sie an der nächsten Phase der Urban Transport Benchmarking Initiative teilnehmen möchten, wenden Sie sich an das Projektteam unter:

benchmarking@ttr-ltd.com

oder rufen Sie an unter der Telefonnummer +44 (0) 1543 416416 und fragen Sie nach Sarah Clifford oder Neil Taylor.



Verkehrverhalten und soziale Themen im öffentlichen Verkehr

Beteiligte Städte: Athen, Bukarest, Region Emilia Romagna, Ile de France, Lissabon und Paris

Vor-Ort-Besuche: Valencia, Rotterdam und Helsinki

Forschungsfrage:

„Wie kann das Verkehrsverhalten gesteuert werden, damit der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht und bestehende Kunden gebunden werden?“

Schlüsselergebnisse:

- Paris ist Gruppenführer, was die Menge der verfügbaren integrierten Informationen zum öffentlichen Verkehr als auch die Bereitstellung dieser Informationen im Internet betrifft. Außerdem ist Paris die einzige Stadt, die eine Online-Fahrtenplanung bereitstellt.
- Darüber hinaus gibt es in Paris ein größeres Angebot an Echtzeitinformationen als in den anderen Städten der Arbeitsgruppe.
- In allen Städten der Arbeitsgruppe wird eine jährliche Studie zur Kundenzufriedenheit durchgeführt.
- Nur in Paris und Rotterdam gibt es Partnerschaften mit dem Ziel, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und verbilligte Eintrittspreise für Attraktionen anzubieten.
- Sondertarife für bestimmte soziale Gruppen sind in allen Städten der Arbeitsgruppe üblich.



Beteiligte Städte im ersten Jahr der Urban Transport Benchmarking Initiative



Radfahrer

Beteiligte Städte: Brescia, Kopenhagen, Lyon, Oxford.

Vor-Ort-Besuche: Kopenhagen und Lyon

Forschungsfragen:

„In welchem Maß hat sich Radfahren in den einzelnen Städten im Hinblick auf Politik und Praxis etabliert?“

„Welchen Anteil haben Infrastruktur und Marketing an den aktuellen Radfahrzahlen, und welche Rolle sollen sie zukünftig spielen?“

Schlüsselergebnisse:

- Der „Fahrradbericht“ in Kopenhagen wurde von der Gruppe als nützliches Instrument betrachtet. Dieses Dokument wird im Abstand von zwei Jahren veröffentlicht und berücksichtigt wichtige quantitative Fragestellungen, beispielsweise die Anzahl der täglich mit dem Fahrrad gefahrenen Kilometer oder die Anzahl der Opfer von Fahrradunfällen.
- In Lyon werden Radfahrmaßnahmen in neu erschlossenen Erholungsgebieten stärker berücksichtigt. Durch die Integration der Radfahrer mit Fußgängern und anderen Aktivitäten wird die Qualität der städtischen Gebiete verbessert, sodass die Menschen motiviert werden, mehr Zeit im Freien zu verbringen.
- Die meisten Städte setzen Maßnahmen an Verkehrsknotenpunkten ein, um Radfahrer zu unterstützen. Straßenmarkierungen wurden am häufigsten verwendet.
- Die interne Förderung von Radfahren in Behörden ist unterschiedlich. Oxford wendet alle von der Gruppe bedachten Maßnahmen an (einschließlich finanzieller Maßnahmen), um das Radfahren zu fördern.
- Das Radfahrnetz macht in den meisten Städten nur einen begrenzten Anteil am gesamten Straßennetz aus (etwa 5 %), mit Ausnahme des Gruppenführers Kopenhagen, in dem das Radfahrnetz einen Anteil von etwa 45 % darstellt.

City-Logistik

Beteiligte Städte: Aalborg, Bristol, Genua, Rom.

Vor-Ort-Besuche: Aalborg, Bristol und Rom.

Forschungsfrage:

„Wie können Städte, Unternehmen und Kunden gemeinsam an einer Verbesserung des Sammelgütertransports arbeiten?“

Schlüsselergebnisse:

- Das Sammelgüterzentrum in Bristol, das einen effizienten Warentransport zu Einzelhändlern in der Stadt ermöglichen soll, ist eine bahnbrechende Einrichtung und stellt eine völlig neue Entwicklung auf städtischem Gebiet dar.
- Aalborg stellte interessante Praktiken vor, die mit einem geringeren Aufwand an Kosten und Infrastruktur verbunden sind. Die Stadt Aalborg gründete ein Forum („Bier- und Brot-Abend“), in dem die in der Stadt tätigen Lieferfahrer sich treffen und über ihre Tätigkeit diskutieren können. Der Stadtrat von Aalborg verbreitete außerdem eine Broschüre mit einem Verhaltenskodex für Fahrer sowie einem Stadtplan, in dem empfohlene Lieferstrecken im Stadtzentrum eingezeichnet sind. Diese Praktiken könnten problemlos von anderen Städte übernommen werden.
- Die Verwendung des Konzepts „Zielgebiet“ zum Vergleich der städtischen Logistiknetze war erfolgreich, sodass in der zukünftigen Forschung darauf aufgebaut werden kann.



Öffentlicher Verkehr: Organisation und Verfahrensweisen

Beteiligte Städte: Region Alicante, Belfast, Brüssel, Budapest, Dublin, Merseyside, Prag, Rotterdam, Stuttgart.

Vor-Ort-Besuche: Valencia, Kopenhagen und Dublin/Liverpool (ein gemeinsamer Vor-Ort-Besuch).

Forschungsfrage:

„Wie können Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die Qualität der Dienstleistungen verbessern, die Fahrgastzahlen erhöhen, die Kosten senken und die Einnahmen steigern?“

Schlüsselergebnisse:

Menge der bereitgestellten Fahrzeuge und Durchschnittsalter der Fahrzeuge

- Das maximal zulässige Alter der Busse ist in der Regel in einem Unternehmensvertrag mit der für den öffentlichen Verkehr zuständigen lokalen Behörde geregelt.
- Darüber hinaus wird das Alter der Busse oft berücksichtigt, wenn eine Zahlung von der lokalen Behörde verhandelt wird.

Frequenz

- Eines der Schlüsselemente des in Dublin eingeführten Buskorridorsystems („Quality Bus Corridors“) ist ein Service mit hoher Frequenz. In Spitzenverkehrszeiten wird auf strategischen Straßen 1 Bus pro Minute eingesetzt.

Zugänglichkeit

- Die Erneuerung der Busflotte kann durch Vertragsbestimmungen gefördert werden (z. B. Alicante). Dies wird häufig als Möglichkeit genutzt, um die Anzahl der Niederflerfahrzeuge zu erhöhen.
- Darüber hinaus gewährleisten Rechtsvorschriften die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes. In den Niederlanden ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass U-Bahn-Stationen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu 100 % zugänglich sein müssen.

Integration von Fahrkarte und Preis

- Durch die Abstimmung zwischen den für öffentlichen Verkehr zuständigen Behörden wird oft ein öffentliches Verkehrssystem zu erschwinglichen Preisen sichergestellt.
- Der Kauf von Fahrkarten wurde durch die Entwicklung des elektronischen Fahrscheinsystems vereinfacht.



Nachfragelenkung

Beteiligte Städte: Barcelona, Dublin, Region Ile de France, London & Southwark, Oulu, Den Haag, Warsaw.

Vor-Ort-Besuche: Barcelona, London und Oulu.

Forschungsfragen:

„Welche Leistungen erbringen die Städte zum gegenwärtigen Zeitpunkt?“

„Welches Potenzial hat die Nachfragelenkung?“

„Wie können Städte Bestimmungen zur Nachfragelenkung durchsetzen?“

„Wie können Städte erreichen, dass Nachfragelenkungsmaßnahmen akzeptiert werden?“

Schlüsselergebnisse :

- Das von Barcelona vorgestellte interessante Beispiel zeigt, wie Einkaufs- und Touristenbereiche durch eine Einschränkung des Straßenraums neu belebt werden können. Nach der Überwindung des anfänglichen Widerstands kann dies eine populäre Maßnahme sein.
- Fünf der in der Arbeitsgruppe vertretenen sieben Städte wenden Parkmaßnahmen an, die durch den Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln flankiert werden. Hierfür ist ein guter Service durch öffentliche Verkehrsmittel erforderlich.
- Drei der Städte, Dublin, Barcelona und London, verfügen über ein belastungsabhängiges Entgeltsystem für die Straßennutzung, für das Daten bereitgestellt werden konnten.
- In Barcelona wurde das Straßenbahnsystem ohne Integration des Individualverkehrs eingeführt (z. B. Park-and-ride-System). Es ist als städtisches Verkehrssystem konzipiert, das für Fußgänger leicht zugänglich sein soll. Die Straßenbahn befindet sich auf der Höhe der Straße und ist daher für kurze Fahrten beim Einkauf leichter zugänglich als die U-Bahn.