

ANHANG V

LEITLINIEN FÜR DIE PLANUNG EINER NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT IN STÄDTISCHEN KNOTEN

Dieser Anhang enthält die Leitlinien für die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität in städtischen Knoten.

1. Ziele: Im Mittelpunkt eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) sollte das Ziel stehen, die Zugänglichkeit im funktionalen Stadtgebiet für alle Nutzer, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, zu verbessern und für eine hochwertige, sichere, nachhaltige und emissionsarme Mobilität durch das funktionale Stadtgebiet hindurch und innerhalb dieses Gebiets zu sorgen, wobei die Rolle zu berücksichtigen ist, die öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität zu diesem Zweck spielen können. Insbesondere sollten die emissionsfreie und emissionsarme Mobilität und die Umsetzung eines städtischen Verkehrssystems unterstützt werden, das zu einer besseren Gesamtleistung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beiträgt, indem vor allem eine Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge und multimodale Personenverkehrsknoten, die die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtern, sowie multimodale Güterterminals entwickelt werden, die städtische Knoten bedienen.
2. Langfristige Vision und kurzfristiger Umsetzungsplan: Ein SUMP sollte eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er sollte darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie kurzfristig Ergebnisse erzielen lassen. Der Plan sollte in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen Flächennutzungsplan und der entsprechenden Raumplanung verknüpft sein. Sowohl die langfristige Vision als auch der kurzfristige Umsetzungsplan sollten auch in finanzieller Hinsicht direkt im SUMP oder alternativ unter Bezugnahme auf andere bestehende übergeordnete oder damit zusammenhängende Planungen angegangen werden, ohne finanzielle Verpflichtungen vorwegzunehmen.
3. Integration verschiedener Verkehrsträger: Ein SUMP sollte den multimodalen Verkehr fördern, indem verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer zugänglichen, nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden. Er sollte Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der geteilten Mobilität, der aktiven Mobilität und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen. Auch sollte er Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzer und die Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit gemäß den Straßenverkehrssicherheitsstandards in der Union, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, gegebenenfalls einschließlich Nutzern aktiver Verkehrsträger, enthalten.
4. Wirksames Funktionieren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes: Ein SUMP sollte den Auswirkungen gebührend Rechnung tragen, die sich aus den verschiedenen städtischen Maßnahmen im Bereich der Personen- und Güterverkehrsflüsse für das Transeuropäische Verkehrsnetz ergeben, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung auch mit emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen gewährleistet ist. Insbesondere sollte er dafür sorgen, dass die Verkehrsüberlastung abnimmt, die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird und Engpässe, die die Verkehrsströme im Transeuropäischen Verkehrsnetz beeinträchtigen, beseitigt werden.
5. Partizipativer Ansatz: Die Entwicklung und Umsetzung eines SUMP sollte nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden erfolgen. Dabei sollten auch Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure einbezogen werden.
6. Überwachung und Leistungsindikatoren: Ein SUMP sollte Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, die die aktuelle und künftige Leistung des städtischen Verkehrssystems darstellen. Seine Umsetzung sollte anhand von Leistungsindikatoren überwacht werden.