

# Die Kaohsiung-Strategien für die Zukunft städtischer Mobilität

4. Oktober 2017

Wir, die Repräsentanten von Städten und Organisationen, die für eine nachhaltige städtische Mobilität arbeiten, sind in Kaohsiung vom 2-4 Oktober 2017 zum Dritten EcoMobility World Festival und dem EcoMobility Weltkongress 2017 zusammengekommen. Den Kongressthemen *lebenswert, geteilt und intelligent* folgend, bekräftigen wir unsere Selbstverpflichtung zur nachhaltigen städtischen Mobilität und Ökomobilität.

Unsere Städte erfahren noch nie dagewesene Veränderungen im Verkehr, die von sozialen, ökonomischen und technischen Entwicklungen bestimmt werden. Als Verantwortliche für Städte und Gemeinden liegt es in unserer Verantwortung, diese Veränderungen zu lenken und sicher zu stellen, dass unsere Kommunen über sichere, saubere, bezahlbare, zugängliche, umweltfreundliche, intelligente, und verbundene Mobilitätsoptionen verfügen.

**Wir** verpflichten uns, die Ziele der UN-Nachhaltigkeitsagenda 2030, die Sustainable Development Goals (SDGs), der New Urban Agenda und des Pariser Klima- Abkommens in und durch unsere Verkehrspolitik umzusetzen,

**Wir** verpflichten uns dazu, Anführer einer zukünftigen Mobilität zu sein, die Möglichkeiten und Angebote der neuen Mobilitätsformen zu verstehen und zu nutzen sowie Kollegen und Kolleginnen zu ermutigen, diesen Weg einzuschlagen.

**Wir** verpflichten uns zu nachhaltiger städtischer Mobilität und Ökomobilität durch die folgenden Strategien:

*Die **Kaohsiung-Strategien** zur Zukunft städtischer Mobilität sollen Städte dazu anspornen, ihren öffentlichen Nahverkehr und ihre Mobilitätsmuster so umzuwandeln, dass sie nachhaltiger, kohlenstoffärmer, menschenfreundlicher und weniger autoabhängig werden.*

*Die **Kaohsiung-Strategien** stärken Umweltverbands-Lösungen: Gehen, Fahrradfahren, öffentlicher Nahverkehr, gemeinschaftlich genutzte Fortbewegungsmittel (Shared Mobility) und ihre Vernetzung als Rückgrat städtischer Mobilität der Zukunft. Die Kaohsiung-Strategien rufen zu einer engagierten Debatte über die Möglichkeiten, Herausforderungen und Gefahren von neuen Trends, neuen Technologien, Fördermitteln und rechtlichen Regelungen auf.*

*Die **Kaohsiung-Strategien** bauen auf dem Suwon 2013 Ecomobility Impulse und der Johannesburg Declaration on Ecomobility in Cities 2015 auf.*

*Die **Kaohsiung-Strategien** senden eine starke Botschaft zur städtischen Mobilität und zum Klimaschutz an die UN-Klimakonferenz COP 23 in Bonn im November 2017. Sie stellen gleichzeitig ICLEIs Aufruf dazu dar, die UN-Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals) und die „New Urban Agenda“ in der Mobilitätspolitik vor Ort umzusetzen.*

*Die **Kaohsiung-Strategien** basieren auf den Shared Mobility Prinzipien für lebenswerte Städte, die von 13 Organisationen in Kaohsiung im Oktober 2017 veröffentlicht wurden.*

## 1. Wir planen unsere Städte und ihre Mobilität zusammen

Die Art, wie unsere Städte geplant und entwickelt werden, legt den Mobilitätsbedarf der Bürger fest, und auch, wie dieser Bedarf gedeckt oder auch reduziert werden kann.

- Wir appellieren an städtische Kollegen, nationale, regionale und lokale Verwaltungen und an die Einrichtungen der Entwicklungszusammenarbeit, dass sie Konzeptionen für die Förderung und Umsetzung von Ökomobilität (d.h. Vorrang für Zufussgehen, Fahrradfahren, Leichtfahrzeuge, öffentlichen Nahverkehr, gemeinsam genutzte Fahrzeuge und die Integration aller Fortbewegungsarten) innerhalb der Städte und zwischen den Städten entwickeln.

Wir müssen:

- auf lokaler Ebene eine solche Politik und solche Pläne unterstützen, die kompakte, barrierefreie, grüne und lebenswerte Städte fördern; dabei sollen alle verfügbaren Instrumente einschließlich Stadtgestaltung, Flächennutzungs- und Bauvorschriften sowie Regelungen zum Parken kreativ genutzt werden;
- die bessere Integration von Flächennutzung und Verkehr sicherstellen, indem eine gemischte Flächennutzung angestrebt wird;
- ehrgeizig sein beim Vorbereiten und Verwirklichen von nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen mit kurzfristigen und langfristigen Zielen, klaren Entscheidungen und entsprechenden Investitionen;
- diejenigen Fortbewegungsarten bevorzugen, die der Mehrheit der Menschen nützen und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr benachteiligen.

## 2. Wir geben den Menschen Vorrang vor den Fahrzeugen

Städte und Ballungsräume leiden in steigendem Maße an autozentrierter Infrastruktur und Planung. Um diese Prioritäten zu verändern, müssen wir:

- deutlich machen, dass es darum geht, Menschen und Güter und nicht Fahrzeuge zu bewegen;
- in den Verbund verschiedener Verkehrsmittel (multi-modale Infrastruktur) investieren, der die Zugänglichkeit speziell für Fußgänger, Fahrradfahrer und den öffentlichen Nahverkehr erhöht und die Nutzung von einzelgenutzten Privatfahrzeugen reduziert;
- einen autofreien Lebensstil fördern und den Wunsch und Bedarf an Privatautos verringern;
- uns ein Maximum von 150 Autos pro 1000 Einwohnern als Ziel setzen, und diese hauptsächlich als gemeinsam genutzte Autos (car sharing) planen;

*Die Bereitstellung von Infrastruktur für Fußgänger und Fahrradfahrer gehört zu den am wenigsten teuren Maßnahmen, um die Landnutzungs- und Verkehrsstruktur positiv zu verändern.  
(International Energy Agency, 2009)*

*Ein Fußgänger, der mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h angefahren wird, wird dabei mit einer Wahrscheinlichkeit von 5 % getötet, bei 50 km/h sind es 45 % und bei 65 km/h sind es 85 % Wahrscheinlichkeit.*

*(European Transport and Safety Council, 2005)*

*SDG Ziel 3.6: Bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten weltweit halbieren.*

- danach streben, dass der Anteil des Autofahrens an der Fortbewegung (modal split) immer geringer ist, als die Gesamtheit der ökomobilen Fortbewegungsarten;
- sichere Straßen für alle Menschen gewährleisten, auch durch eine innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und auf 20 km/h in Wohngebieten;
- verkehrsberuhigende Maßnahmen durchführen, um Fahrzeuge zu verlangsamen;
- Investitionen in aktive Fortbewegung (Gehen, Fahrradfahren usw.) vorsehen, die mindestens 10% der Investitionen in den Straßenbau betragen sollen.

### 3. Wir unterstützen die gemeinsame und effiziente Nutzung von Fahrzeugen, Straßen, Straßenrändern und Flächen

In vielen Städten vermindert sich der Anteil von öffentlichen Flächen und Grünflächen, während sich die Flächen für Straßen und zum Parken erheblich ausweiten. Um die effiziente Nutzung von öffentlichem Raum sicherzustellen, müssen wir:

- kleine, leichte Fahrzeuge mit angepasster Größe und mit reduziertem Energie- und Ressourcenverbrauch fördern und die Nutzung von übergroßen Fahrzeugen, etwa von SUVs einschränken, indem größen- und gewichtsbasierte Steuern bzw. Gebühren und Zugangsbeschränkungen zu den Innenstädten eingeführt werden;
- die Aufteilung des Verkehrsraums zwischen Verkehrsmitteln unterschiedlicher Geschwindigkeit neu konzipieren und entsprechend investieren, um die aufkommende Vielfalt von leichten, kleinen, muskelbetriebenen und elektrischen Fahrzeugen mit verschiedenen Geschwindigkeiten aufzunehmen;
- experimentieren und Erfahrungen sammeln, einerseits mit Mehrzweckstraßen und gemischt genutzten Straßen und andererseits mit solchen Straßen, die verschiedene Verkehrsmittel bewußt trennen;
- von einer Mindestvorschrift für Stellplatzanforderungen für gewerbliche Bauten und Wohngebäude zu einer Höchstbegrenzung der vorgeschriebenen Stellplätze umschwenken;
- höhere Gebühren für das Parken am Straßenrand als für Parken auf ausgewiesenen Stellplätzen, in Parkhäusern, auf Privatflächen u.ä. berechnen;
- das im Planungsrecht verankerte Maß an maximal akzeptierter Verkehrsstauung erhöhen, um hohe öffentliche Investitionen in neue Straßen zu vermeiden;
- dem öffentlichen Nahverkehr mehr Raum widmen, seine Signalisierung priorisieren und seine Fahrtzeiten attraktiver machen als diejenige für Autofahrten;

*Lissabon könnte mit nur 10% der heute genutzten Fahrzeuge seinen Verkehrsbedarf durch Fahrgemeinschafts-Dienste mit 8- und 16-Personen-Fahrzeugen bedienen.*

*(OECD International Transport Forum, 2015)*

*Fahrräder verbrauchen weniger als ein Drittel des Platzes eines Autos und Fußgänger etwa ein Sechstel. (FIA, 2016)*

*SDG Goal 11.2:*

*Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, barrierefreien und nachhaltigen Verkehrssystemen für Alle bereitstellen, die Sicherheit auf den Straßen erhöhen, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und mit besonderer Aufmerksamkeit auf die Bedürfnisse von Menschen in schwacher Position, Frauen, Kindern, Personen mit Behinderung und Senioren.*

*Zwischen 8 und 16 % des Einkommens eines städtischen Haushalts wird für Verkehrsmittel verwendet, und bis zu mehr als 25 % des Einkommens der ärmsten Haushalte in sehr großen Städten. (FIA, 2016)*

- das Verkehrsaufkommen durch kreative Stadtplanung reduzieren und dabei u. a.: öffentliche Räume zum Gehen verbessern, innerstädtisches Einkaufn stärken, Restaurants, Bauernmärkte usw. in Geh- und Radfahrentfernung zu Wohngebieten ausweisen, sowie Wohnen und Arbeiten verbinden.

#### 4. Wir fördern Fairness und Gleichbehandlung

Mobilität in unseren Städten, Erreichbarkeit und Sicherheit sind oft zu sehr vom sozialen Status abhängig. Fast überall auf der Welt sind Autobesitzer in ihrer Mobilität unabhängiger als Menschen ohne Auto. Um Fairness und Gleichbehandlung Aller zu fördern, müssen wir:

- Menschen jeden Alters, Geschlechts, Einkommens sowie körperlicher und geistiger Verfassung den physischen, digitalen und finanziellen Zugang zum öffentlichen Raum und zur Verkehrsinfrastruktur ermöglichen;
- insbesondere Kinder ernst nehmen, denn sie sind Indikatoren für die Gesundheit unserer Städte und unserer Gesellschaft; soziale Ausgrenzung beginnt in der Kindheit.

SDG Goal 10.2:

*Bis 2030 die soziale, wirtschaftliche und politische Einbeziehung Aller stärken und vorantreiben, ungeachtet von Alter, Geschlecht, Behinderung, Rasse, Ethnie, Herkunft, Religion oder wirtschaftlichem oder anderem Status.*

#### 5. Wir unterstützen faire Nutzerpreise und -gebühren

Subventionen und öffentliche Unterstützung gehen oft in die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr. Stattdessen müssen wir:

- sicherstellen, dass jedes Fahrzeug und seine Bewegung einen fairen Anteil an den Kosten tragen soll, den es für die Straßennutzung, die Verkehrsdichte, die Luftverschmutzung und das Parken am Straßenrand verursacht. Dieser Kostenbeitrag muss die Gestalt, den Bau, den Betrieb, die Instandhaltung und die sozialen Kosten berücksichtigen;
- Subventionen für nicht nachhaltige Mobilität beenden;
- die Nutzung privater motorisierter Fahrzeuge mit Kosten belasten und damit auch abschreckend wirken, etwa durch das Erheben von höheren Treibstoffsteuern, Straßenmaut und Parkgebühren und gleichzeitig die eingenommenen Mittel zielgerichtet für den aktiven und öffentlichen Transport einsetzen;
- Straßennutzungsgebühren einführen, welche sich auf gefahrene Kilometer oder Fahrzeuggewicht beziehen; diese Einnahmen sollen Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen finanzieren;
- hohes Verkehrsaufkommen in Gebieten wie Stadtzentren mit Gebühren belegen, um die Verkehrsstoßzeiten zu regulieren und um Gestalt, Konstruktion/Entwicklung, Betrieb und Unterhalt/Instandhaltung von Straßenanlagen zu finanzieren oder dazu beizutragen, die sozialen und Umweltkosten von Fahrzeugen abzudecken.

*Es wird geschätzt, dass ein Auto in einer Stadt durchschnittlich für eine Stunde pro Tag genutzt wird und dass bis zu 50% des Verkehrs und der Staus in Städten durch Autos verursacht wird, die auf Parkplatzsuche sind. (URBACT, 2017)*

*Während der letzten Dekade führten Verkehrsstaus zusammen mit einem gut integrierten öffentlichen Nahverkehr in London zu 9% geringerer Autonutzung. (City of London, 2015)*

## 6. Wir arbeiten auf Integration und nahtlose Verknüpfung aller Verkehrsarten hin

Alle Möglichkeiten, Menschen oder Güter zu bewegen, müssen in miteinander verknüpfte Systeme eingebunden werden. Um dies zu erreichen, müssen wir:

- alle Verkehrsdienstleistungen einbinden und unter Einschluss aller Anbieter, Gebiete sowie Knotenpunkte planen;
- Umsteigeorte planen, die als zentrale Anlaufstelle im Verkehrsnetzwerk dienen;
- Wege, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, durch gute Informationen über Verbindungen, Anschlüsse, Preise und Zugangsmöglichkeiten erleichtern;
- lokale und regionale Zusammenarbeit bei Planung, Betrieb, Unterhaltung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur verbessern, um die Schaffung eines einheitlichen Verkehrssystems zu ermöglichen;
- Mobilitätsdienstleistungen durch Fahrzeug- und Fahrtenteilung durch Wettbewerb und Innovation bei Datennetzen bei gleichzeitiger Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit verbessern.

*Die möglichen kumulierten gesellschaftlichen Vorteile eines nahtlosen Mobilitätsmodells könnte das BSP 2030 in Städten bis 2030 um 3,9% erhöhen.  
(BNEF and McKinsey, 2016)*

*Intermodalität ist unverzichtbar, weil die meisten nichtmotorisiert, aktiv zurückgelegten Verkehrswege Kurzstrecken (Zufussgehen bis zu 3 km) sind und Radfahren die energieeffizienteste Art ist, eine relativ kurze Strecke, z.B. 0,5 bis 5 km bei einer Geschwindigkeit von 10 bis 30 km/h, zurückzulegen.  
(UNEP, 2010)*

## 7. Wir führen die Verkehrswende an, hin zu einer Zukunft des Verkehrs mit Nullemission und erneuerbaren Energien

Der Verkehr ist eine der Hauptquellen für Treibhausgas-Emissionen (bis zu 23% der Energie-bezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen stammen vom Verkehr), und die Emissionen aus städtischem Verkehr steigen. Um solche Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, müssen wir:

- bei allen anstehenden Entscheidungen und Investitionen Prioritäten für abgasarme, rußfreie und umweltfreundliche Fahrzeuge und Mobilität setzen;
- Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs und gemeinsam genutzte Fahrzeuge modellhaft zu Nullemissions-Verkehrsmitteln machen;
- Dieselfahrzeuge bis 2025 aus unseren Städten verbannen;
- Fahrzeuge mit fossilem Brennstoffantrieb bis 2040 aus Städten verbannen;
- Subventionen für Fahrzeuge mit fossilem Brennstoffantrieb bis 2030 in unseren Städten beenden und stattdessen den Übergang von fossilen Brennstoffen zu erneuerbarer Energie, auch durch die Erhöhung von Treibstoffsteuern, unterstützen;

*Verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten bis 2050 um 60% steigen, wenn sie unreguliert bleiben.*

*Größere Treibstoffeffizienz und alternativer Treibstoff können CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gütertransports um 40% reduzieren. (ITF, 2017)*

*Etwa die Hälfte der Weltbevölkerung ist einer Luftverschmutzung ausgesetzt, deren Wert 2,5-mal höher ist als die WHO Luftqualitätsrichtlinie vorschreibt; Tote durch Luftverschmutzung kosten die weltweite Wirtschaft jährlich 225 Milliarden US\$.  
(WHO, 2016)*

- Fahrzeuge fördern, die klein, leichtgewichtig und gemeinsam genutzt sind und mit erneuerbarer Energie angetrieben werden;
- gemeinsam mit dem Energiesektor die Wende hin zu erneuerbarer Energie, auch als Bedingung für Elektromobilität, beschleunigen.

## 8. Wir meinen, dass autonom fahrende Fahrzeuge (AVs) in städtischen Gebieten nur als gemeinsam genutzte Fahrzeuge fahren sollen

Hersteller von autonom fahrenden Fahrzeugen entwickeln diese Technologie schneller, als lokale Regierungen sinnvoll darauf reagieren, dafür planen und Regelungen schaffen können. Sobald sie marktreif sein werden, können AVs dramatische Auswirkungen auf den Verkehr und die Gestalt unserer Städte haben. Um uns auf diese Entwicklung vorzubereiten, müssen wir:

- der muskelbetriebenen Fortbewegung bei allen Planungen und Entscheidungen den Vorrang geben; ebenso muß der Nutzung von öffentlichem Nahverkehr Vorrang vor autonom fahrenden, gemeinsam genutzten Automobilen gegeben werden;
- die Fortbildung von lokalen Entscheidungsträgern und Planern zu den Merkmalen und Auswirkungen selbstfahrender Fahrzeuge und von künstlicher Intelligenz auf unsere Städte sicherstellen;
- den Betrieb selbstfahrender Fahrzeuge unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses und des öffentlichen Raumes regeln;
- öffentliche Güter und Interessen schützen und die öffentlichen und privaten Entscheidungsträger in die Diskussion und anstehende Entscheidungen einbeziehen;
- verlangen, dass alle selbstfahrenden Fahrzeuge Nullemissionsfahrzeuge und Bestandteil gemeinschaftlich genutzter Fahrzeugparks sind;
- maximale öffentliche Sicherheit sicherstellen, auch dadurch, dass Wartung und Software-Updates ausschließlich von Fachleuten vorgenommen werden;
- die Einzäunung von öffentlichen Verkehrsflächen als Folge der Einführung von selbstfahrenden Fahrzeugen verhindern.

*Bis 2030 könnte die Anzahl der selbstfahrenden Fahrzeuge (AVs), einschließlich Autos und Lastwagen, weltweit 5 Millionen überschreiten. Es wird erwartet, dass sie die Art wie wir leben und reisen sowie das Stadtbild vollständig verändern werden.*

*Die Auswirkungen von AVs auf Städte sind noch nicht geklärt, aber in nur zwei Jahrzehnten wird diese Veränderung spürbar sein und Städte sich auf die Veränderungen einstellen müssen, die die AV-Märkte, Regelungen und Planungen in Gang gesetzt haben. (Bloomberg-Aspen Initiative, 2017)*

## 9. Wir schützen den Luftraum unserer Städte

Bemannte und unbemannte, funkgesteuerte und programmierte autonome Luftfahrzeuge haben begonnen, eine Gefahr in unserem städtischen Luftraum zu werden.

Um den Luftraum in unseren Städten zu schützen, müssen wir:

- den städtischen Luftraum mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit schützen und diesen öffentlichen Raum zum Schutze des Gemeinwohls regeln;
- von Regierungen verlangen, Gesetze und Regeln für diese Luftfahrzeuge einzuführen und ihre Einhaltung sicherzustellen;
- Flüge von Drohnen, Flugfahrzeugen und fliegenden Taxis in städtischen Gebieten auf Zwecke der öffentlichen Sicherheit und andere öffentlichen Interessen beschränken, was Genehmigungsverfahren mit transparenter Bürgerbeteiligung erfordert;
- in einem „Kommunalen Luftverkehrsplan“ ausgewählte Start- und Landepunkte sowie Flugstrecken für genehmigte Drohnenflüge festlegen.

*Es wird erwartet, dass der Verkauf von Drohnen von 2,5 Millionen im Jahr 2016 auf 7 Millionen im Jahr 2020 ansteigen wird – eine 180%-Steigerung. (Federal Aviation Administration, USA, 2016)*

*Mit etwa einer Millionen Drohnen, die weltweit jeden Monat den Luftraum befliegen, wird die Vorstellung, dass Drohnen sicher sein können, immer unwahrscheinlicher.*

*Hier sind 8 Drohnen-verbundene Risiken: 1. Gefährdung des Luftraums, 2. Träger für Waffen, 3. herkömmliche Industriespionage, 4. High-tech Industriespionage, 5. Schmuggel, 6. Zusammenstöße, 7. Die Schwierigkeit, Regeln durchzusetzen, 8. Hacken mit Hilfe der Drohnen*

*(Internet of Things (IoT) Institute, Overland Park, Kansas, USA)*

## 10. Wir wenden Prinzipien der Nachhaltigkeit für Güter an: grüne Fracht und Ökologistik

Der steigende Gütertransport bringt besondere Probleme und Herausforderungen für unsere Städte mit sich, insbesondere hohes Verkehrsaufkommen, Luftverschmutzung und Unfälle. Um für diese Entwicklung voranzuplanen, müssen wir:

- Strategien und Regeln für den Gütertransport in die städtische Verkehrsplanung und die Nachhaltigen Mobilitätspläne einführen;
- die am Güterverkehrswesen Beteiligten dazu bringen und sie dabei unterstützen, kohlenstoffarme Güterverkehrslösungen einzuführen; dazu gehören die gemeinsame Nutzung von LKW-Kapazitäten, Streckenoptimierung, Lieferzeitstaffelung, Effizienzsteigerung bei Betrieb und Treibstoffeinsatz, Einsatz alternativer Treibstoffe, Einsatz von Lastenrädern und elektrischen Kleinlieferwagen für die Auslieferung und weitere innovative Lösungen;

*Die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch weltweiten Gütertransport könnten bis 2050 um 160% ansteigen, da das Frachtvolumen den OECD-Vorhersagen zum Handelsaufkommen zufolge um das Dreifache ansteigen wird. (ITF Transport Outlook, 2017)*

*Der städtische Gütertransport trägt zu 20-40% zu den Emissionen durch städtischen Verkehr bei und beansprucht 20-40% des Straßenraums.*

*Es wird geschätzt, dass die Emissionen der letzten Wegstrecke bis zu 25% der Emissionen der logistischen Versorgungskette und 28% der gesamten Transportkosten ausmachen.*

*(Alan McKinnon, 2012)*

- Nahrungsmittel- und Waren-Produktion vor Ort fördern, um den Ferntransport von Waren zu verringern und die lokale Wirtschaft zu stärken;
- die Rechte von Straßenverkäufern anerkennen, sofern sie die gemeinschaftliche Nutzung des öffentlichen Raums respektieren und ihre Waren in nichtmotorisierten bzw. kleinen und emissionsfreien Fahrzeugen befördern.

## 11. Wir beziehen Interessensgruppen ein

Die Entwicklungen hin zu gemeinsam genutzten, Niedrigemissions-, elektrischen oder autonomen Fahrzeugen beeinflusst direkt das Leben, die Investitionen und die wirtschaftlichen Existenzen von Anwohnern, Arbeitern, Geschäften und anderen Interessensgruppen. Im Sinne einer guten Regierungsführung müssen wir:

- die Betroffenen aktiv in den Entscheidungsfindungsprozess und ihre Interessen in die Abwägung einbeziehen;
- den Lösungen und Organisationsformen auf Nachbarschaftsebene Vorrang einräumen gegenüber solchen, die aus der Ferne hereingebracht werden und andere städtische und soziale Kontexte widerspiegeln;
- Mechanismen für den Interessensausgleich und die Konsensfindung sicherstellen;
- bedenken, dass der Aufwand für Betroffenenbeteiligung bei verkehrsbezogenen Entscheidungen oft den Entscheidungsprozess beschleunigt, zu besseren Lösungen führt, die Grundlage für eine zukünftige Zusammenarbeit legt, zur Aneignung der Lösung durch die Beteiligten führt und das städtische Leben verbessert;
- die Aufstellung eines nationalen Mobilitätsplans für städtische Gebiete, die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips und einen konstruktiven Dialog zwischen der nationalen und lokalen Ebene fordern; ebenso wie Mechanismen, die den Städten den Betrieb, das Management und die Finanzierung ihrer Mobilitätslösungen erlauben.

*Nachhaltige städtische Mobilitätsplanung (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP), das von der Europäischen Kommission geförderte Planungskonzept, sieht die Beteiligung von Bürgern und Interessensvertretern als einen zentralen Bestandteil im gesamten Prozess der Planaufstellung vor.*



## 12. Wir bereiten unsere Kommunalverwaltungen für die Mobilität in der Zukunft vor

Verkehr und Mobilität ist ein Sektor von wachsender Relevanz und wirtschaftlicher Dynamik mit ökologischen und sozialen Auswirkungen, speziell in schnell wachsenden Städten. Um uns für die Zukunft zu rüsten, müssen wir:

- für neue Technologien und Veränderungen offen bleiben und gleichzeitig im Kern unserer Entscheidungen den Menschen und der Nachhaltigkeit Priorität einräumen;
- Verwaltungsmitarbeiter und -mitarbeiterinnen darin schulen, an öffentlichen Debatten teilnehmen und diese moderieren zu können;
- Geldgeber ebenso wie regionale und nationale Regierungen auffordern, Mittel für entsprechende Aus- und Fortbildung bereitzustellen;
- in regionalen, nationalen und internationalen städtischen Netzwerken zum nachhaltigen Verkehr mitwirken, von Anderen lernen und den Austausch durch eigene Innovationen bereichern;
- Pläne zur nachhaltigen städtischen Mobilität oder gleichwertige Planwerke mit ehrgeizigen Zielen entwickeln, die auch dazu beitragen, die UN-Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals) und das Pariser Klimaabkommen so schnell wie möglich umzusetzen.

**Die Anwendung dieser Strategien trägt zur Umsetzung der folgenden SDGs bei:**

*Straßenverkehrssicherheit (3.6), Energieeffizienz (7.3), Inklusion (10.2), städtische Erreichbarkeiten (11.2), Minderung der Luftverschmutzung (3.9), Klimaveränderung (13.2).*

*Die Kaohsiung-Strategien fördern auch wirkungsvolle öffentliche, privat-öffentliche und zivilgesellschaftliche Partnerschaften (17) für partizipative, repräsentative und inklusive Entscheidungsprozesse bei nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanungen. (9.1, 11.6).*

*Die Strategien unterstützen auch die Kompetenzbildung (17.9) für Datensammlung und Überwachung (17.18), ebenso wie für die Umsetzung von Lösungen (17.8) und die nachhaltige Finanzierung.*

### Weitere Informationen

ICLEI – Local Governments for Sustainability  
Weltsekretariat, EcoMobility Team  
Bonn, Deutschland

ecomobility@iclei.org

<http://www.ecomobilityfestival.org/declaration/>