

**PLUME-Workshop
am 21. Juni 2005
im Wiener Rathaus
in Zusammenarbeit von
Österreichischem Städtebund und
dem Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien**

PLUME-Workshop zeigt beiderseitigen Bedarf von Universitäten und Städten an gegenseitigen Erfahrungs- und Wissensaustausch auf. Zusammenarbeit – auch im Rahmen von EU-Projekten und Länder übergreifend – soll künftig forciert werden.

Die wichtigsten Resultate in Kürze:

- Forschungsarbeiten und -ergebnisse sollten in die jeweiligen Landessprachen übersetzt werden
- Die Teilnahme an EU-Forschungsprojekten sollte auch für kleine Städte, im Bereich von 5.000–20.000 Einwohner, möglich sein.
- Ein zentraler EU-Server für LUTR-Forschung sollte eingerichtet werden, der mit Hilfe einer speziellen Suchmaschinen einfachen Zugriff auf die gewünschten Dokumente ermöglicht.
- Die EU sollte die nationalen Organisationen aktiv dazu bewegen, ihre Internet-Auftritte untereinander zu verlinken.
- Die Projektergebnisse sollten zusammengefasst und dabei wirkliche Zahlen ausweisen.

Auf großes Interesse stieß der vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Städtebund am 21. Juni 2005 in Wien veranstaltete PLUME-Workshop. Vertreter der größeren Städte Österreichs aus den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung nutzen diese Gelegenheit zu einem regen Meinungsaustausch mit den Assistenten und Professoren dieses Institutes. Die durch den Workshop-Charakter geförderten fruchtbringenden

Gespräche ergaben, dass beide Seiten an einem tieferen Wissensaustausch interessiert sind. So sollen künftig Partnerschaften zwischen Städten und Universitäten entstehen, in denen für die Städte durch das neueste Know-how und für die Universitäten durch die Erprobung und Bewährung von theoretischem Wissen in der Praxis win-win-Situationen entstehen.

Was ist eigentlich PLUME?

Das EU-Projekt PLUME (PLanning Urban Mobility in Europe) behandelt mit 41 europäischen Partnern das Thema integrierte Landnutzungsplanung mit einem Schwerpunkt im Bereich der Verkehrsplanung. Dieses Projekt soll die Forschungsergebnisse und „besten Praktiken“ aus dem 5.

Forschungsrahmenprogramm der EU zu den Themen Stadt- und Mobilitätsplanung bündeln, aufarbeiten und potentiellen Endnutzern zur Verfügung stellen. Eine Projektgruppe befasste sich mit der Zusammenstellung der Ergebnisse und formulierte daraus Empfehlungen für Städte. Diese Gruppe bestand aus dem Städtenetzwerk POLIS und drei Stadtplanungs- und Verkehrsforschungsinstituten. Die Ergebnisse der Projektgruppe wurden von einer Expertengruppe, bestehend aus Kommunevertreterinnen und -vertretern, überprüft und bearbeitet. Parallel dazu definierte eine Endnutzergruppe, ebenfalls aus kommunalen Vertreterinnen und Vertretern bestehend, die Anwendererfordernisse. Die Ergebnisse und „besten Praktiken“ sollten durch eine Implementierungsgruppe bekannt gemacht und umgesetzt werden.

Verbreitung und Umsetzung von Studienergebnissen scheint ein generelles Problem der EU zu sein! Bessere Kommunikation wäre diesbezüglich auch innerhalb der EU-Institutionen erforderlich!

Im Rahmen der Vorstellung der Inhalte und Ziele von PLUME wurde auch eine Reihe von anderen EU-Projekten, die sich mit städtischen Planungsthemen beschäftigen, erwähnt. Symptomatisch war die generelle Unbekanntheit dieser mit EU-Geldern geförderten Studien bei den betroffenen Städtevertretern. Andererseits mussten die Vortragenden auch zugeben, dass die Europäische Kommission selbst oftmals den Anschein erweckt, die Ergebnisse derartiger Projekte und Best-Practice-Beispiele nicht wirklich oder zu mindestens nicht ausreichend in ihre Tätigkeit einfließen zu

lassen. Eine bessere Kommunikation und eine intensivere Wissensweitergabe wäre daher in alle Richtungen wünschenswert.

**Unübersichtlichkeit der EU-Strukturen setzt sich auch im
Forschungsförderungssystem fort! Die Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft bietet ihre Unterstützung an.**

Neben den verschiedensten städtischen EU-Projekten in den Bereichen Raum- und Verkehrsplanung, durch Dr. Philine GAFFRON, TU-Hamburg, wurden auch EU-Kooperations- und

–Finanzierungsmöglichkeiten auf Stadtebene durch Herrn DI Hans ROHOWETZ, Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft – FFG/europäische und internationale Programme, vorgestellt. Auch hier erwies sich, dass der Bekanntheitsgrad dieser Förderungsmöglichkeiten ein sehr geringer ist, was nicht zuletzt an der kompliziert gestalteten Informationsseite im Internet der zuständigen EU-Stelle Cordis liegt. Unterstützung findet man hier unter www.cordis.lu/fp6/ncp.htm und www.europa.eu.int/comm/transport/index_en.html. Aber auch die FFG bietet hier ihre Hilfe an, um im Dschungel der Förderungsangebote und –richtlinien den richtigen Weg zu finden (www.ffg.at).

Nähere Ausführungen zu den EU-Projekten und –Förderungen mit stadt- und verkehrsplanerischen Hintergrund finden Sie in den Vortragsunterlagen. Ferner wird seitens der FFG dem Städtebund in den nächsten Wochen eine Liste bereits abgeschlossener Förderungsprojekte österreichischer Städte aus diesem Themenbereich zur Verfügung gestellt werden, damit ein direkter Informationsaustausch unter den Städten über ihre Erfahrungen erfolgen kann.

Merkblatt „Chancengleichheit der Verkehrsträger“

Dieses, im Rahmen der österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) unter Mitwirkung des Städtebundes entwickelte, Merkblatt soll Wege aufzeigen, die die derzeitige Ungleichbehandlung von MIV und ÖV auszugleichen helfen. Begleitende Maßnahmen, wie die Förderung des Autoverkehrs durch verschiedenen fiskalische Begünstigungen (Pendlerpauschale, seit Jahrzehnten

sinkende Treibstoffpreise) wurden bewusst außer Acht gelassen, da sich dauerhafte Änderungen nach Prof. KNOFLACHER nur durch Eingriffe in die physische Strukturen des MIV bewirken lassen. Rückgrad dieser physischen Strukturen ist - neben den Fahrbahnen – der Parkplatz. Dieser okkupiert in inakzeptablem Ausmaß öffentliches Gut beziehungsweise Lager-, Geschäfts- und Wohnfläche in Gebäuden. Begünstigt wird dieser Flächenfraß durch die aus der Reichsgaragenordnung des Verbrecherregimes der Nazi-Diktatur übernommenen Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen bei Neubauvorhaben. Diese Verpflichtung verfolgte freilich keine verkehrsplanerischen, sondern ausschließlich wirtschaftspolitische Ziele (Förderung der Rüstungs- und Schwerindustrie durch die Ankurbelung des MIV). Durch die von der öffentlichen Hand kostenlos bis kostengünstig zur Verfügung gestellten bzw. von privater Seite in unmittelbarer Wohnungsnähe angebotenen Parkplätze werden aus tiefsten, ja urmenschlichen Bedürfnissen entspringenden Handlungsprinzipien Autofahrer kaum zu bewegen sein, freiwillig auf das vor der Wohnungstüre wartende KFZ zu verzichten und mehrere zig Meter bis zur nächsten Haltestelle zu gehen. Ziel dieses Merkblattes ist es daher, durch Lenkungsmaßnahmen eine Entfernungsgleichheit – und somit auch Chancengleichheit – zwischen Parkplatz/MIV und Haltestelle/ÖV herzustellen. Den zur Diskussion stehenden Entwurf des Merkblattes finden Sie anbei.