

2020
CIVITAS

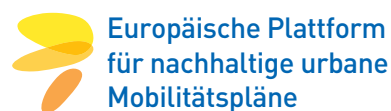
Sauberer und besserer Verkehr in den Städten



START

FÜR EINSTEIGERSTÄDTE

**Handbuch zur
Integration von
Maßnahmen und
Maßnahmenpaketen in
einen SUMP**



Europäische Plattform
für nachhaltige urbane
Mobilitätspläne



DIE CIVITAS-INITIATIVE
WIRD MITFINANZIERT
DURCH DIE EUROPÄISCHE
UNION

www.sumps-up.eu

IMPRESSUM

Über uns

CIVITAS SUMP-UP ist ein 42-monatiges Projekt, das im Rahmen des Forschungs- und Innovationsaktionsprogramms der Europäischen Union Horizon 2020 durch die Finanzhilfvereinbarung Nr. 690669 finanziert wird. Das Projekt arbeitet gemeinsam mit Planungsbehörden in ganz Europa daran, die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität zu beschleunigen und einen saubereren und besseren Verkehr in Städten zu ermöglichen.

Herausgeber

ICLEI - Local Governments for Sustainability, Europasekretariat, Freiburg, Deutschland. Executive Director, Wolfgang Teubner.

Autor

Rasmus Sundberg (Trivector)

Mitwirkende

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Prüfer

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Redakteur

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europe)

Layout

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Ansprechpartner

SUMPs-Up Project Coordinator
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Project Dissemination Coordinator

Richard Adams (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Danksagung

Diese Publikation wird durch die Beiträge der am Projekt SUMP-UP beteiligten Organisationen ermöglicht. In ihren jeweiligen Beiträgen werden sie im Folgenden ausdrücklich als Urheber genannt. Die Beiträge wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit, Länge und Einheitlichkeit der Publikation redaktionell bearbeitet.

Haftungsausschluss

Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten sind die alleinige Verantwortung der genannten Autoren und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission wider.

Urheberrecht

Alle Abbildungen in dieser Publikation sind Eigentum der genannten Organisationen oder Personen. Der Inhalt dieser Publikation kann vervielfältigt und weiterverwendet werden. Dabei muss jedoch auf die CIVITAS-Initiative hingewiesen werden.

Januar 2018



DIE CIVITAS-INITIATIVE
WIRD MITFINANZIERT
DURCH DIE EUROPÄISCHE
UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



INHALTSVERZEICHNIS

1. ZUSAMMENFASSUNG	4
2. EINFÜHRUNG	4
2.1 Ein Produkt von SUMP-Us	5
2.2 Kontext der Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen	5
2.3 Übersicht über die Handbücher	6
3. START – BEGINN DER SUMP-ENTWICKLUNG	8
3.1 Maßnahmenauswahl als Teil des SUMP-Prozesses	8
3.2 Schritt 1: Bestimmen der Ausgangsbasis	10
3.3 Schritt 2: Eine Liste mit Maßnahmen erstellen	12
3.4 Schritt 3: Maßnahmen bewerten	15
3.5 Schritt 4: Beschreiben Sie die ausgewählten Maßnahmen und holen Sie die entsprechenden Genehmigungen ein	17
4. FUSSNOTEN	22
4.1 Output von SUMP-Us	22
4.2 Im Text angeführte Verweise	22
ANHANG I	24
Lange Liste mit Maßnahmen	24

1. ZUSAMMENFASSUNG

Dieses Handbuch unterstützt Planer in Städten, die noch nicht mit der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung vertraut sind und Unterstützung benötigen, wo sie mit der Maßnahmenauswahl ansetzen können. Als ergänzendes Handbuch zu den allgemeinen Leitlinien des Plans für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) enthält es Beispiele und Vorschläge für die Durchführung der Maßnahmenauswahl für den ersten SUMP, zu Arten von Maßnahmen, die für einen SUMP von Interesse sein können, wie die Maßnahmen zu bewerten sind und wie die Genehmigung für die ausgewählten Maßnahmen erlangt werden kann.

Beim Eintritt in den Prozess der Maßnahmenauswahl führt dieses Handbuch vier Schritte an, um eine verifizierte Liste von praktikablen und wirksamen Maßnahmen für eine Starterstadt zu erstellen.

Abbildung 1: Vier Schritte zu einem integrierten Maßnahmenpaket in Starterstädten

1. Bestimmen Sie die Ausgangsbasis und prüfen Sie dabei bereits umgesetzte Maßnahmen sowie den Status des aktuellen Verkehrssystems der Stadt.

2. Erstellen Sie eine Liste mit Maßnahmen, um die Vision und die Ziele der Stadt für eine nachhaltigere Stadtplanung sowie die priorisierten Herausforderungen aufzugreifen.

3. Bewerten Sie die Maßnahmen unter Verwendung eines Bewertungssystems, um Maßnahmen zu identifizieren, die wirksam und für die Stadt umsetzbar sind.

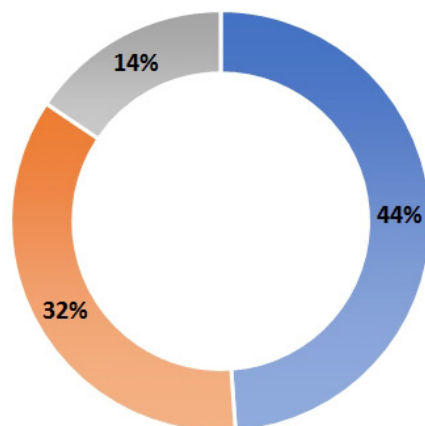
4. Beschreiben Sie die ausgewählten Maßnahmen und holen Sie für sie eine Genehmigung ein.

Als Inspiration und Unterstützung bei der Maßnahmenauswahl ist in Anhang I eine lange Liste von über 140 Maßnahmen enthalten, die in einem SUMP-Kontext verwendet werden.

2. EINFÜHRUNG

Trotz der Unterstützung und Lernangebote in der EU zu Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität (SUMPs), die in den letzten Jahren verfügbar geworden sind, verlief die Aufnahme von SUMPs relativ langsam. Eine im Rahmen von SUMPs-Up im Frühjahr 2017 durchgeführte Umfrage sammelte Antworten von 328 Städten in ganz Europa. Auf die Frage nach dem Status der SUMP-Aktivitäten angesprochen, gaben 44 % der Städte an, dass sie bisher überhaupt noch keine SUMP-Aktivitäten durchgeführt haben, erwägen, ihren ersten SUMP zu entwickeln oder gerade dabei sind, ihren ersten SUMP zu entwickeln, siehe Abbildung 2 (Chinellato et al. 2017). Dieses Ergebnis zeigt, dass viele europäische Städte Starterstädte sind, die bei der Entwicklung ihres ersten SUMPs Unterstützung benötigen.

Abbildung 2: Status der SUMP-Aktivitäten in den Städten, die an einer Umfrage im Rahmen des CIVI-TAS SUMPs-Up-Projekts 2017 teilgenommen haben (N = 327; Ergebnisse gewichtet nach Landesbevölkerung). Die vollständige Version des Umfrageberichts ist verfügbar auf: www.sumps-up.eu/reports



- Keine Aktivitäten, In Anbetracht der Entwicklung des ersten SUMP
- Abschließende Zusammenfassung, die auf ihre Verabschiedung wartet, die Zusammenfassung wird angenommen, aber nicht umgesetzt, die Umsetzung der Zusammenfassung
- Bewertung und Überarbeitung des vorherigen SUMP, Vorbereitung der SUMP der zweiten/3. Generation

Dieses Handbuch unterstützt Starterstädte mit einer klaren, praktischen Anleitung zur Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen. Es ist Teil der Ambition des SUMPs-Up-Projekts, den SUMP-Prozess zu systematisieren, die effektivsten Planungsinstrumente und -methoden für den SUMP-Prozess zu identifizieren und Leitlinien zu wichtigen Themenbereichen bereitzustellen, die für eine qualitativ hochwertige, effektive und effiziente SUMP-Entwicklung relevant sind.

2.1 Ein Produkt von SUMP-UP

Dieses Handbuch ist ein Produkt des Projekts SUMP-UP. Links zu weiteren Informationen finden Sie in Kasten 1.

CIVITAS SUMP-UP, ist ein von der EU finanziertes Projekt, das europäische Städte, Forscher, Universitäten, Umweltorganisationen, Klimainstitute, Verkehrsberater und Mobilitätsexperten in einer einzigartigen Initiative zusammenführt, um Städte bei der Einführung saubererer und nachhaltiger Mobilitätslösungen zu unterstützen. Es vereint acht Partnerorganisationen und sieben Partnerstädte und ist eines der drei Projekte im Zusammenhang mit den Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans) im Rahmen der Initiative CIVITAS 2020 der Europäischen Union.

Das Ziel von SUMP-UP lautet:

„Mobilitätsplanungsbehörden in ganz Europa in die Lage versetzen, SUMP als europaweiten strategischen Planungsansatz zu übernehmen, insbesondere in Ländern, in denen die Inanspruchnahme gering ist und die negativen Auswirkungen des Verkehrs schwerwiegend sind.“

Kasten 1: SUMP-UP

SUMP-UP ist ein Projekt, das von 2016 - 2020 stattfindet und darauf abzielt, mehrere unterstützende Materialien und Schulungen für Städte zu erstellen, die einen SUMP entwickeln möchten.

- Outreach Cities: Im Laufe des Projekts werden 600 Städte kontaktiert. Bei Outreach Cities liegt der Schwerpunkt auf dem Aufbau von Kapazitäten.
- Städte im Innovation Pilot Pool: 100 Städte werden Mitglied im Innovation Pilot Pool. Der Pool wird einen signifikanten Austausch von Peer-Wissen ermöglichen und sich in eine Experten- und eine Führungsgruppe aufteilen.

Weitere Informationen, Neuigkeiten und Begleitmaterialien finden Sie auf: www.sumps-up.eu



DIE CIVITAS-INITIATIVE WIRD
MITFINANZIERT DURCH DIE
EUROPÄISCHE UNION

2.2 Kontext der Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen

Die Auswahl der Maßnahmen und ihre Zusammenfassung zu Paketen sind sehr wichtige Bestandteile des gesamten Prozesses zur Entwicklung eines SUMP. Mobilitätspolitik und -maßnahmen stehen im Mittelpunkt des Ansatzes für eine nachhaltige städtische Mobilitätsplanung. Der allgemeine Prozess zu diesem Thema ist in den SUMP-Leitlinien näher beschrieben, siehe Link in Kasten 2.

Die Auswahl der Maßnahmen kann aus mehreren Gründen eine schwierige Aufgabe sein, im Handbuch zur Auswahl der Maßnahmen beschrieben, das im Rahmen des europäischen Projekts CH4LLENGE entwickelt wurde. So gibt es beispielsweise eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen, die den Auswahlprozess komplexer werden lassen, viele Stakeholder haben vorgefasste Vorstellungen davon, was zu tun ist, und die ausgewählten Maßnahmen müssen realisierbar sein (May, 2016).

Die allgemeinen Leitlinien und Informationen zur Maßnahmenauswahl (siehe Kasten 2) bilden eine solide Grundlage für die Vorgehensweise bei diesem Prozess.

Allerdings muss die Beratung besser an Fachleute in verschiedenen Stadttypen angepasst werden. Das breite Spektrum von Städten mit unterschiedlichen Bedingungen in Europa bedeutet, dass die Herausforderungen bei der Auswahl der richtigen Maßnahmen sowohl davon abhängen, wie entwickelt eine Stadt in Bezug auf die nachhaltige städtische Mobilitätsplanung ist, als auch von der Ausgangsbasis der Stadt. Die drei von SUMP-UP veröffentlichten Handbücher zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen bieten Städten mit unterschiedlichem SUMP-Erfahrungsniveau gezielte Orientierungshilfen.

Kasten 2: Leitlinien für die SUMP-Planung

Leitlinien: Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität

Die SUMP-Leitlinien sind auf der ELTIS-Plattform auf www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines verfügbar.

Diese Leitlinien richten sich an Fachleute im Bereich des urbanen Verkehrs und der Mobilität sowie an andere Akteure, die an der Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität beteiligt sind.

Die Leitlinien stellen das Konzept und die Vorteile von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität vor und enthalten eine Beschreibung der 11 Schritte des SUMP-Prozesses (Rupprecht Consult, 2014).



Die Poly-SUMP-Methodik: Wie man einen Plan für nachhaltige städtische Mobilität für eine polyzentrische Region entwickelt: Leitlinien

Basierend auf dem SUMP-Prozess werden zudem Richtlinien bereitgestellt, wie ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität für eine polyzentrische Region entwickelt werden kann. www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf



Auswahl von Maßnahmen: Auswahl der effektivsten Maßnahmenpakete

Weitere Informationen über die Theorie und die Evidenz der Maßnahmenauswahl finden Sie unter Measure selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans. Diese im Rahmen des CH4LLENGE-Projekts erstellte Publikation gibt eine umfassende Einführung in das Thema Maßnahmenauswahl, warum die Auswahl von Maßnahmen ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung ist und welche Erkenntnisse und wesentlichen Einschränkungen es bei der Maßnahmenauswahl gibt. www.sump-challenges.eu/kits



2.3 Übersicht über die Handbücher

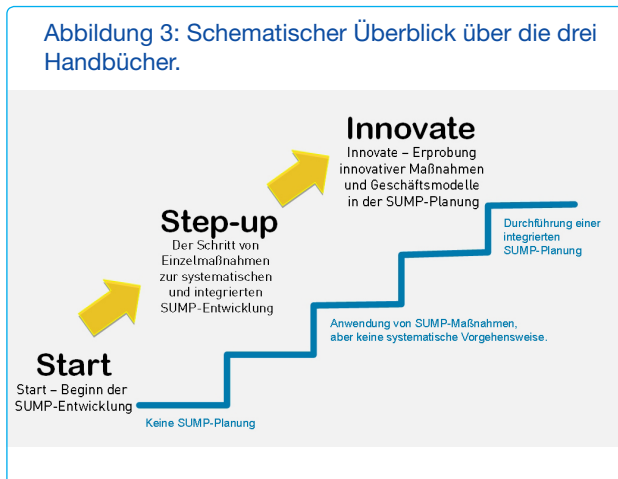
Die Auswahl der Maßnahmen und ihre Zusammenfassung zu Paketen sind sehr wichtige Bestandteile des gesamten Prozesses zur Entwicklung eines SUMP. Mobilitätspolitik und -maßnahmen stehen im Mittelpunkt des Ansatzes für eine nachhaltige städtische Mobilitätsplanung. Der allgemeine Prozess zu diesem Thema ist in den SUMP-Leitlinien näher beschrieben, siehe Link in Kasten 2.

Die Auswahl der Maßnahmen kann aus mehreren Gründen eine schwierige Aufgabe sein, im Handbuch zur Auswahl der Maßnahmen beschrieben, das im Rahmen des europäischen Projekts CH4LLENGE entwickelt wurde. So gibt es beispielsweise eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen, die den Auswahlprozess komplexer werden lassen, viele Stakeholder haben vorgefasste Vorstellungen davon, was zu tun ist, und die ausgewählten Maßnahmen müssen realisierbar sein (May, 2016).

Die allgemeinen Leitlinien und Informationen zur Maßnahmenauswahl (siehe Kasten 2) bilden eine solide Grundlage für die Vorgehensweise bei diesem Prozess.

Allerdings muss die Beratung besser an Fachleute in verschiedenen Stadttypen angepasst werden. Das breite Spektrum von Städten mit unterschiedlichen Bedingungen in Europa bedeutet, dass die Herausforderungen bei der Auswahl der richtigen Maßnahmen sowohl davon abhängen, wie entwickelt eine Stadt in Bezug auf die nachhaltige städtische Mobilitätsplanung ist, als auch von der Ausgangsbasis der Stadt. Die drei von SUMP-Up veröffentlichten Handbücher zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen bieten Städten mit unterschiedlichem SUMP-Erfahrungsniveau gezielte Orientierungshilfen.

Abbildung 3: Schematischer Überblick über die drei Handbücher.



Start – Beginn der SUMP-Entwicklung (dieses Handbuch)

Dieses Handbuch bietet Anleitungen für Städte, die mit der SUMP-Entwicklung beginnen möchten. Die angesprochenen Städte möchten typischerweise den Schritt vom Tagesgeschäft „Aufrechterhalten des Status quo“ hin zu einer strategischeren Planung für nachhaltige Mobilität in der Stadt gehen. Es richtet sich an Städte, die noch nicht mit der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung vertraut sind und Unterstützung mit der Maßnahmenauswahl benötigen.

Die zu behandelnden Fragen sind: wie man mit der langfristigen, strategischen Planung der Maßnahmenauswahl beginnen kann, wie man mit ausgewählten Maßnahmen sofort Wirkung erzielen kann und wie man ein Gleichgewicht zwischen den Ambitionen der SUMP-Planung und den Kapazitäten der Stadtverwaltung findet.

Im Vergleich zu anderen verfügbaren Leitlinien schlägt das Start-Handbuch einen vereinfachten Ansatz vor, der die Eintrittsbarriere für Städte senkt, die mit der SUMP-Planung gerade erst beginnen. Dies ist notwendig, da relevante Informationen wie quantitative Daten, Verkehrsmodelle und umfangreiche Analysen in Starterstädten manchmal fehlen, was die in anderen Leitlinien empfohlenen Ansätze zur Auswahl fortgeschrittener Maßnahmen unpraktisch machen kann.

Step-up – Der Schritt von Einzelmaßnahmen zur systematischen und integrierten SUMP-Planung

Dieses Handbuch unterstützt Städte, die mit der Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität bereits vertraut sind. Die typische Step-up-Stadt wendet beliebte SUMP-Maßnahmen bereits an, aber noch nicht systematisch. Dabei können bereits Maßnahmen für eine oder mehrere Herausforderungen, Politikfelder und/oder Verkehrsträger durchgeführt worden sein. Die Stadt möchte ihre SUMP-Planung erweitern, um Synergien zu finden und Maßnahmen zwischen verschiedenen Politikbereichen oder anderen Politiksektoren zu synchronisieren.

Zu den zu behandelnden Fragen gehören die Anwendung eines systematischen und effektiven Ansatzes bei der Auswahl von Maßnahmen, die Suche nach Synergien zwischen verschiedenen Arten von Maßnahmen und Politikbereichen, die Anpassung neuer Maßnahmenbereiche an das, was in der Stadt bereits umgesetzt wurde, und die Suche nach Möglichkeiten, bei der Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen systematischer vorzugehen.

Innovate – Erprobung innovativer Maßnahmen und Geschäftsmodelle in der SUMP-Planung

Dieses Handbuch unterstützt Städte, die Erfahrung in der SUMP-Planung haben, z. B. indem sie bereits eine zweite oder dritte Generation ihres SUMP entwickelt haben. Die typische Zielstadt verfügt über eine integrierte SUMP-Planung mit einer ehrgeizigen Vision und ambitionierten Zielen. Die Stadt hat einen systematischen Ansatz für die Auswahl von Maßnahmen aus einer Vielzahl von Politikbereichen, benötigt aber Leitlinien für die Auswahl und Umsetzung innovativer Maßnahmen und Geschäftsmodelle, um die nächste Entwicklungsstufe der SUMP-Planung zu erreichen.

Die zu behandelnden Fragen sind, wie neue Wege zur Weiterentwicklung der Maßnahmenauswahl und -integration gefunden werden können, insbesondere wie Wege gefunden werden können, um gemeinsam mit anderen Akteuren (innerhalb der Stadt oder Region sowie in anderen Städten, im Privatsektor und anderen öffentlichen Einrichtungen) wirklich innovative Maßnahmen zu entwickeln.

3. START – BEGINN DER SUMP-ENTWICKLUNG

3.1 Maßnahmenauswahl als Teil des SUMP-Prozesses

Je nachdem, in welchem Stadium des SUMP-Entwicklungsprozesses sich eine Stadt befindet, muss die Auswahl der Maßnahmen auf unterschiedliche Weise betrachtet werden. In einem frühen Stadium ist es wichtig, bestehende Maßnahmen, Ziele, Herausforderungen und Trends zu analysieren. Wenn eine Stadt mit der Ausarbeitung eines Plans beginnt, ist es unerlässlich, geeignete Arten von politischen Maßnahmen zu identifizieren und zu analysieren, detaillierte Spezifikationen der politischen Maßnahmen und Pakete zu entwickeln und eine Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Pakete durchzuführen. Wenn eine Stadt das Stadium der Planumsetzung erreicht hat, sind die Vereinbarung von Verantwortlichkeiten und die Umsetzung von Maßnahmenpaketen unerlässlich (May, 2016).

Es ist wichtig, darüber zu sprechen, wie man durchführbare Maßnahmen identifizieren kann, wenn eine Stadt von einem Ansatz der täglichen Verwaltung zu einer nachhaltigeren, langfristigen strategischen Planung übergehen will. Die Fokussierung auf die Suche nach einem soliden Fundament für kosteneffiziente und praktikable Maßnahmen kann Starterstädten dabei helfen, einen großen Schritt hin zur Lösung priorisierter Herausforderungen zu machen. Zwar ist die Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen ebenfalls wichtig. Der Schwerpunkt dieses Handbuchs liegt jedoch auf der Auswahl der Maßnahmen, da dies üblicherweise der erste Schritt für Starterstädte ist.

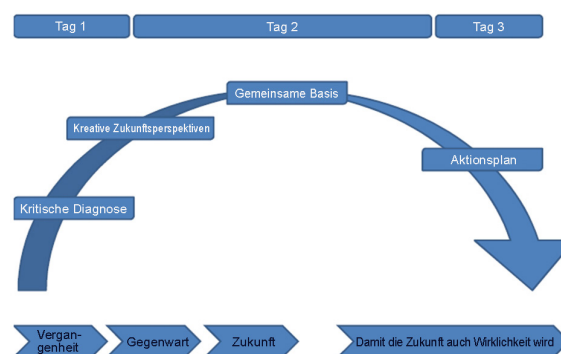
Vor Beginn des Prozesses der Maßnahmenauswahl wird dringend empfohlen, zwischen den Planern eine feste Vorstellung von spezifischen Herausforderungen, Visionen und Zielen zu entwickeln und ein allgemeines Verständnis von Herausforderungen und Visionen/Zielen bei den Politikern in der Stadt zu schaffen. Es gibt zwei Fragen, die beantwortet werden müssen:

- 1. Vision und Ziele:** Verfügt die Stadt über eine Vision und klare Ziele im Zusammenhang mit der SUMP-Planung? Besteht zwischen Planern und Politikern ein gemeinsames Verständnis von der Vision/den Zielen?
- 2. Herausforderungen und Probleme:** Sind einige Herausforderungen und Probleme dringender als andere? In diesem Fall sollten Sie sich beim Erstellen einer Liste mit Maßnahmen auf die Maßnahmen konzentrieren, die auf die Herausforderungen und Probleme dieser Prioritäten ausgerichtet sind. *Beispiele für häufige Herausforderungen: Luftverschmutzung und Lärm, Verkehrsüberlastung/Straßenraum, Verkehrssicherheit, Klimawandel, öffentliche Gesundheit und aktive Mobilität sowie soziale Integration und Zugänglichkeit.*

Wenn diese beiden Fragen noch nicht beantwortet wurden, wird dringend empfohlen, mehr Zeit in die Vorbereitungs- und Zielvereinbarungsphase des SUMP-Prozesses zu investieren (dies ist in den SUMP-Leitlinien näher beschrieben, siehe Kasten 2). Starterstädte, die eine gemeinsame Vision/die Ziele für ihre SUMP-Planung stärken müssen, werden zudem dazu ermutigt, den ersten Schritt des Future Search Workshops (Tag 1 und Tag 2) durchzuführen, siehe Kasten 3.

Kasten 3: Future Search Workshop

Ein Future Search Workshop ist ein Tool für eine bessere Entscheidungsfindung. Dieses Tool kann nützlich sein, wenn die Inputs (Vision, Ziele, Herausforderungen und Problemstellungen) vor der Auswahl der Maßnahmen qualitativ höher sein müssen. Der dreitägige Workshop ist dafür gedacht, eine gemeinsame Basis zu schaffen, aber auch, um den Entwurf eines Aktionsplans zu erstellen. Je nachdem, in welcher Phase des Prozesses sich eine Stadt befindet, kann das Tool als Ergänzung zum üblichen Auswahlverfahren für Messungen an ihre Zwecke angepasst werden. Weitere Informationen zur Planung und Ausarbeitung eines Future Search Workshops für einen SUMP finden Sie im [praktischen Leitfaden](#) (Missions Publiques, n.d.).



Vier Schritte zur Integration von Maßnahmen

Falls die obigen Fragen 1 und 2 beantwortet werden können, kann die Integration von Maßnahmen in einen SUMP für eine Starterstadt in vier Schritten erfolgen (siehe Abbildung 5). Wenn die für die SUMP-Entwicklung zuständige Arbeitsgruppe noch nicht ausgewählt wurde, ist es an der Zeit, eine Gruppe mit ausreichendem Wissen über Mobilitätsmaßnahmen und die Organisation der Stadt auszuwählen.

Abbildung 5: Vier Schritte zu einem integrierten Maßnahmenpaket in Starterstädten

1. Bestimmen Sie die Ausgangsbasis und prüfen Sie dabei bereits umgesetzte Maßnahmen sowie den Status des aktuellen Verkehrssystems der Stadt.

2. Erstellen Sie eine Liste mit Maßnahmen, um die Vision und die Ziele der Stadt für eine nachhaltigere Stadtplanung sowie die priorisierten Herausforderungen aufzugreifen.

3. Bewerten Sie die Maßnahmen unter Verwendung eines Bewertungssystems, um Maßnahmen zu identifizieren, die wirksam und für die Stadt umsetzbar sind.

4. Beschreiben Sie die ausgewählten Maßnahmen und **holen Sie** für sie eine Genehmigung ein.

In den folgenden Kapiteln, die auf den obigen Schritten 1-4 basieren, gibt das Handbuch Leitlinien für einen effektiven Prozess der Maßnahmenauswahl, der für Städte mit wenig Erfahrung in der SUMP-Entwicklung geeignet ist. Die vorgestellten Methoden bilden eine Struktur für die Erstellung einer validierten Liste mit Maßnahmen, die an die folgenden drei Aspekte angepasst ist:

- 1. Status des Verkehrssystems:** Wie ist der Status des aktuellen Verkehrssystems der Stadt für die verschiedenen Verkehrsträger? Verfügt die Stadt über eine gute oder schlechte Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel?
- 2. Maßnahmen:** Gibt es bereits ausgewählte oder umgesetzte Maßnahmen für eine nachhaltigere urbane Mobilität? Berücksichtigen Sie auch politikbezogene Maßnahmen, z. B. wenn die Stadt über einen Fahrradplan, ein Verkehrssicherheitsprogramm oder andere Pläne/Programme im Zusammenhang mit der SUMP-Planung verfügt.
- 3. Kapazität der Stadtverwaltung:** Welche Kapazitäten hat die Stadt in Bezug auf Finanzierung, Personal und technische Kompetenz? Vergessen Sie nicht, zu berücksichtigen, dass Maßnahmen die tägliche Wartung beeinflussen und ein langfristiges Engagement erfordern können.



3.2 Schritt 1: Bestimmen der Ausgangsbasis

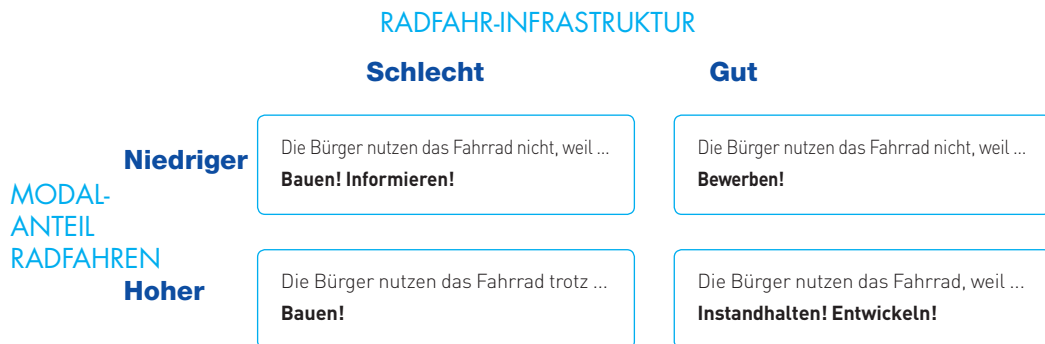
Es ist wichtig, den Status der Stadt im Hinblick auf Maßnahmen zur nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu berücksichtigen. Um die Ausgangsbasis zu analysieren und sich ein Bild von der Kapazität einer Stadt zu machen, kann eine Analysetabelle verwendet werden, die die wichtigsten Elemente berücksichtigt. Die untenstehende Analysetabelle kann zur Analyse verschiedener Elemente des Verkehrssystems in der Stadt verwendet werden (siehe Tabelle 1). Über die Tabelle kann außerdem genutzt werden, um zu bestimmen, über welche Kapazitäten zur Umsetzung von Maßnahmen die Stadt verfügt und wie das Verkehrssystem derzeit aussieht.

Basierend auf dem Überblick der Analysetabelle wird im nächsten Schritt das Wissen über den aktuellen Zustand des Verkehrssystems der Stadt vertieft. Dies kann mithilfe des einfachen Vergleichs des Verkehrsträgeranteils der Infrastruktur, der für das Radfahren in Abbildung 6 dargestellt ist, systematisch für jeden Verkehrsträger erfolgen. Dieser Ansatz verdeutlicht die Qualität der Infrastruktur für einen Verkehrsträger (gut bis schlecht) sowie die Nutzung und das Verständnis der Bürger für diesen Verkehrsträger (von niedrig bis hoch), um festzustellen, ob sich die Stadt auf physische und/oder nicht-physische (z. B. Information und Kommunikation) Maßnahmen konzentrieren sollte.

Tabelle 1: Beispiel, wie eine Analysetabelle verwendet werden kann, um den Zustand des Transportsystems zu bestimmen und Unterstützung bei der Auswahl von Maßnahmenarten bereitzustellen.

FUNKTIONEN/ VERKEHRSTRÄ- GER	MODAL- ANTEIL	QUALITÄT DER INFRASTRUKTUR	STATUS FÜR SICHERHEIT, UMWELT- UND GESUNDHEIT	AKTUELLER STAND, UMSETZUNG DER MASSNAHMEN	ANALYSE
Laufen	12 %	Schlecht	Viele Unfälle auf Straßenkreuzungen in der Nähe von Schulen	Geringe Aktivität	Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind erforderlich
Radfahren	7 %	Mittel	Geringe Nutzung bringt kleine Vorteile mit sich	Abbildung des Fahrradnetzes im Gange. Geringes Budget für neue Maßnahmen.	Budgeterhöhung für Fahrradmaßnahmen durch die Stadtverwaltung
Bus/ Straßenbahn/ U-Bahn/ Stadtbahn	16 %	Gut	Neue Busflotte im Betrieb, geringere Auswirkungen auf die Luftqualität	Hohe Aktivität, geplante Strategie für den öffentlichen Verkehr	Fortschritte in die richtige Richtung fortführen
Auto	65 %	Gut	Viele Unfälle zwischen ungeschützten Verkehrsteilnehmern und Autos. Hohe Nutzung beeinträchtigt die Luftqualität	Hohe Aktivität, neue Umgehungsstraße im Bau	Konzentration auf den Pkw-Verkehr in der Innenstadt, wenn die neue Umgehungsstraße fertiggestellt ist.
Bahnhof und größere Anschlussstellen	X	Gut	Der Busbahnhof befindet sich nicht in Laufnähe zum Bahnhof	Geringe Aktivität	Einbeziehung der Lage der Knotenpunkte in die Strategie für den öffentlichen Verkehr
Güter	X	Gut	Das hohe Güterverkehrsaufkommen in der Innenstadt gilt als Sicherheitsrisiko	Geringe Aktivität	Erhöhung der Kapazität der Stadtverwaltung
Analyse	Pkw sind der dominierende Verkehrsträger	Gefährdete Verkehrsteilnehmer fühlen sich unsicher	es sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen erforderlich, die mehrere Verkehrsträger betreffen	In mehreren Bereichen ist eine Stärkung der Kapazitäten erforderlich.	X

Abbildung 6: Ein strategischer Ansatz bei der Auswahl von Maßnahmen, bei denen eine Kombination aus physischen und nicht physischen Maßnahmen (Informations und Kommunikation) erforderlich ist. Die Zahl basiert auf Erkenntnissen aus dem EU-Projekt WALCYNG. Quelle: Hydén et al (1998).



Ein Grund, diesen Ansatz bei der Maßnahmenauswahl zu verwenden, ist die Vermeidung von Investitionen in ineffektive Maßnahmen, die nicht zu den Voraussetzungen in der Stadt passen oder die das Ziel oder die Vision beeinträchtigen.

Demselben Ansatz folgend zeigt Tabelle 2 ein Beispiel für die Anwendung auf mehrere Verkehrsträger. Verwenden Sie die Tabelle für die folgenden drei Schritte:

1. Beginnen Sie mit einem Verkehrsträger und kreuzen Sie die am besten geeignete Note für den Verkehrsträgeranteil und den Status der Infrastruktur an. Wiederholen Sie dies für alle verfügbaren Verkehrsträger.
2. Bewerten Sie das Ergebnis und vergleichen Sie es mit den priorisierten Zielen und Herausforderungen.
3. Konzentrieren Sie sich auf Maßnahmen, die darauf abzielen, den in den roten Kästchen im ausgewählten Feld angegebenen Zweck zu erfüllen.

Tabelle 2: Systematischer Ansatz zur Bestimmung der Art der zu berücksichtigenden Maßnahmen auf der Grundlage der Nutzung des Verkehrssystems. Das Beispiel zeigt, dass Infrastrukturmaßnahmen in Betracht gezogen werden sollten, um das Laufen zu verbessern und zu fördern

VERKEHRSTRÄGER		STATUS DER INFRASTRUKTUR				
Verkehrsträgeranteil	Shared Mobility	Schlecht				Gut
	Öffentliche Verkehrsmittel	Schlecht				Gut
	Radfahren	Schlecht				Gut
	Laufen	Schlecht	1	2	3	4
Verkehrsträgeranteil	Niedriger	1	2	3	4	5
	Hoher	1	2	3	4	5
		2	3	4	5	
	3	4	5			
	4	5				
Hoher	5					

1	Aufbau der Infrastruktur und Bereitstellung von Services!	Informieren!	Infrastruktur und Services bewerben!
2			
3			
4	Aufbau der Infrastruktur und Bereitstellung von Services!		Infrastruktur und Services instandhalten und entwickeln!
5			

3.3 Schritt 2: Eine Liste mit Maßnahmen erstellen

Der zweite Schritt des Prozesses der Maßnahmenauswahl für SUMP-Starterstädte ist die Erstellung einer Liste möglicher Maßnahmen. Sie muss so konzipiert sein, dass sie die Vision und die Ziele der Stadt für eine nachhaltige Mobilität sowie die priorisierten Herausforderungen berücksichtigt. Die in Schritt 1 empfohlene Mischung aus nicht physischen und physischen Maßnahmen sollte ebenfalls berücksichtigt werden. Es gibt so viele Maßnahmenlisten wie es Städte gibt. Einige grundlegende Kategorien können als Ausgangspunkt jedoch immer empfohlen werden, z. B. Maßnahmenbeschreibung und Verantwortung (siehe ein Beispiel dazu in Tabelle 3).

Tabelle 3: Grundelemente für eine lange (erste) Liste mit Maßnahmen.

MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	VERANTWORTUNG
Radverkehrsanlagen	Markierte Spuren und Wege entlang einer großen städtischen Straße. Der motorisierte Verkehr ist ausgeschlossen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen.	Straßenbesitzer
Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans		
Verbesserung der Fußgängerübergänge auf priorisierten Straßen		
...		

Lange Liste mit Maßnahmen für einen SUMP

Um einen schnellen Überblick über die Maßnahmen für einen SUMP zu erhalten, ist in Anhang I eine aggregierte Liste aufgeführt, die auf Quellen wie EVIDENCE, KonSULT, MaxExplorer und CIVITAS basiert. Die Liste umfasst Maßnahmen in allen CIVITAS-Politikbereichen und kann als Inspiration für die Auflistung relevanter SUMP-Maßnahmen dienen. Die Maßnahmen sind anhand der Beschreibungen in EVIDENCE nach sogenannten Kennzahlenbereichen geordnet. Für die meisten Maßnahmen in Anhang I gibt es auf der Website der Quelle einen Link zu weiterführenden Informationen. Bei Bedarf können dem lokalen Kontext angepasste Maßnahmen in die Liste aufgenommen werden.

Startermaßnahmen

Es gibt einige Maßnahmen, die für Städte, die neu in der SUMP-Entwicklung sind, ein guter Startpunkt sein können (siehe Abbildung 7). Dies sind Maßnahmen, die darauf abzielen, das interne Wissen und das Bewusstsein für die SUMP-Planung durch Aktivitäten zum Aufbau von Kapazitäten mit Politikern und Planern in der Organisation zu erhöhen. Dazu gehören auch physische Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Bezug auf Sicherheit, Fußverkehr und Radfahren sowie Verwaltungsmaßnahmen, um die Effizienz des bestehenden Verkehrssystems zu steigern.

Abbildung 7: Maßnahmen, die als gute „Startermaßnahmen“ für Städte angesehen werden, die am Beginn der SUMP-Entwicklung stehen.

Maßnahme

Strategische politische Maßnahmen für die Überwachung und Datenerfassung

Warum sie in Betracht gezogen werden sollte

Strategische Politikmaßnahmen, wie die Durchführung einer Verkehrserhebung oder die Entwicklung eines Fahrradplans, schaffen das bei der Auswahl von Maßnahmen so wichtige Verständnis. *Beispiele: Verkehrserhebung, Fahrradplan, Inventur von physischen Barrieren in Verkehrsumgebungen etc.*

Aktivitäten zum Kapazitätsaufbau

Zu Beginn der SUMP-Planung wird empfohlen, das Bewusstsein und das Wissen über nachhaltige Mobilität bei Politikern, Planern und anderen an der SUMP-Planung beteiligten Personen durch Aktivitäten zum Aufbau von Kapazitäten zu verbessern. *Beispiele: Informationen und Aufklärung für Planer und Politiker, Fahrradtour für Politiker, Bewusstseinstaining zu körperlichen Behinderungen für Wartungspersonal etc.*

Verkehrssicherheit maßnahmen

Unabhängig vom Zustand des Verkehrssystems in der Stadt sollten Verkehrssicherheitsmaßnahmen immer priorisiert werden. *Maßnahmen und Aktivitäten für einen sicheren Schulweg sind oft gute "Starter-Maßnahmen".*

Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer

Die nachhaltigste Art der Fortbewegung, mit dem Fahrrad oder zu Fuß, ist die der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Um den Verkehrsträgeranteil des Fußverkehrs und Radfahrens zu erhöhen, ist eine sichere und zugängliche Infrastruktur von zentraler Bedeutung. *Beispiele: sichere Fußgängerüberwege, Fahrradwege etc.*

Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel und Sensibilisierungskampagnen

Die Anreize für die Bürger zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel können einen Anstoß dazu geben, ihren Verkehrsträgeranteil in der Stadt zu beeinflussen. Es geht auch darum, das Bewusstsein der Bürger für das Verkehrssystem und die verfügbaren Mobilitätsdienste in der Stadt zu stärken. *Beispiel: Informationsbroschüre für Haushalte, Vermarktung öffentlicher Verkehrsmittel etc.*

Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement sollte eine Grundlage für die Mobilitätsplanung sein, die zur Optimierung des Verkehrssystems und zur Steuerung der Verkehrsnutzung in eine nachhaltige Richtung eingesetzt werden kann. *Beispiele: Verkehrsbetriebsstelle/Koordination*

Parkmanagement

Die verfügbaren Parkplätze für Pkw stehen in enger Verbindung mit der Nutzung und dem Besitz von Pkw. Das Parkraummanagement kann ein sehr wirksames Mittel sein, um eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu fördern. *Beispiel: Parkgebühren für Straßen in der Innenstadt.*

Die in Abbildung 7 empfohlenen Maßnahmen basieren auf der Idee, dass die Förderung und Information der Bürger über das bestehende Verkehrssystem zu einem schnellen Anstieg der Fahrten mit nachhaltigen Verkehrsmitteln führen kann, ohne dass große Investitionen notwendig sind. Um das Verkehrssystem weiter zu verbessern, ist es wichtig, ein solides Verständnis für die Funktionsweise des Systems zu gewinnen, bevor man sich für Investitionen in teure Infrastrukturmaßnahmen entscheidet. Zudem ist es wichtig, mit Maßnahmen des Verkehrsmanagements und des Mobilitätsmanagements zu arbeiten. Oft weisen sie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und unterstützen eine effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems. Die in den folgenden Kapiteln vorgestellten gelben Kästen zeigen Beispiele für typische Startermaßnahmen in europäischen Städten. Weitere Informationen

zu den verschiedenen Maßnahmen finden Sie über die Links zu den verschiedenen Maßnahmendatenbanken in Kasten 4.

Neben neuen Maßnahmen, wie vorstehend empfohlen, können potenzielle Startermaßnahmen auch Maßnahmen umfassen, die bestehende Maßnahmen und Dienstleistungen in der Stadt erweitern oder aktualisieren. Das Potenzial für solche Modernisierungsmaßnahmen kann aus der in Tabelle 1 dargestellten strukturierten Übersicht identifiziert und ausgearbeitet werden. Es gibt zwei Hauptgründe für die Ausweitung einer bereits umgesetzten Maßnahme: 1) die Umsetzung einer erfolgreichen Maßnahme auch in anderen Stadtteilen und 2) das Korrigieren von Fehlern bei der ersten Umsetzung einer Maßnahme.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Entwicklung von P+R-Parkplätzen und B+R-Lagern – Die Stadt Budapest

Parkraummanagement

Die Schaffung einer lebenswerten städtischen Umwelt in Budapest erfordert verkehrsberuhigende Maßnahmen, die Verringerung des privaten Autoverkehrs in den Innenstadtbereichen und eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels in Budapest ist die Förderung des kombinierten Verkehrs und die Verbindung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Die Essenz des P+R-Systems besteht darin, den Komfort und die Flexibilität der Nutzung von Privat-Pkw mit dem wirtschaftlichen und platzsparenden Betrieb von schienengebundenen Fahrzeugen zu verbinden.

Zwei Gründe, warum dies eine gute Startermaßnahme ist:

- Sie baut auf einem bereits bestehenden System auf,
- signifikante Verbesserung des Verkehrssystems der Stadt mit geringen Anfangsinvestitionen.

Die idealen Standorte für P+R-Parkplätze und B+R-Lager sind Verbindungspunkte, an denen die Fahrgäste mit schienengebundenen Verkehrsmitteln direkt zum typischen Pendlerziel, der Innenstadt, gelangen können. Darüber hinaus sollte es auch ein „guter urbaner Standort“ sein, der mit den für den täglichen Bedarf der Pendler erforderlichen Dienstleistungen und kommerziellen Anwendungen ausgestattet ist. Der Bau von P+R-Parkplätzen in Budapest wird in mehreren Etappen erfolgen. Kurz- und mittelfristig werden P+R-Parkplätze entlang des bestehenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes errichtet. Langfristig werden sie entlang des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes entwickelt.



Kasten 4: Datenbanken mit mehr Maßnahmen

In einem nationalen Kontext gibt es oft mehrere länderspezifische Quellen, die verschiedene Arten von Maßnahmen in verschiedenen Politikbereichen beschreiben. Im europäischen Kontext gibt es eine Reihe von Plattformen, in denen Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtplanung beschrieben, bewertet und ausgewertet werden. Diese Quellen können nationales Wissen ergänzen und als Anregung dafür dienen, welche Arten von Maßnahmen geeignet sind, um spezifische Herausforderungen anzugehen.

KonSULT

KonSULT ist eine wissensbasierte Datenbank über nachhaltige urbane Bodennutzung und Verkehr. KonSULT ist darauf ausgelegt, geeignete politische Maßnahmen und Maßnahmenpakete zu identifizieren. Weitere Informationen finden Sie auf www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

MaxExplorer ist ein interaktives Tool, das „Einsteigern im Mobilitätsmanagement“ bei der Auswahl der für ihre spezifische Situation am besten geeigneten Maßnahmen hilft. Das Tool ist auf der EPOMM-Plattform verfügbar und stellt 27 Maßnahmen vor. Weitere Informationen finden Sie auf www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

EVIDENCE war eine strategische Initiative, die darauf abzielte, das Potenzial der Umsetzung von SUMP zu erschließen. Die EVIDENCE-Website enthält 22 Übersichtsarbeiten zu Mobilitätsmaßnahmen (sowohl zusammenfassende als auch vertiefende Texte) ebenso wie Schulungsmaterialien für Wissenschaftler und Ausbilder. Weitere Informationen finden Sie auf

www.evidence-project.eu/index.php

Innovative Lösungen für den urbanen Nahverkehr

Weitere Informationen über Herausforderungen, Lehren und Empfehlungen zu Maßnahmen in den verschiedenen CIVITAS-Politikbereichen finden Sie im

[„Innovative Urban Transport Solutions Report“](#)



3.4 Schritt 3: Maßnahmen bewerten

Der dritte Schritt des Prozesses zur Maßnahmenauswahl besteht darin, die in Schritt 2 aufgeführten potenziellen Maßnahmen zu bewerten, um diejenigen Maßnahmen zu identifizieren, die für die Stadt effektiv und umsetzbar sind. Die Bewertung potenzieller Maßnahmen kann eine komplexe Aufgabe sein, die von Meinungen, Anforderungen und Beschränkungen beeinflusst wird. Eine öffentliche Organisation hat die Verantwortung, Maßnahmen zu finden, die kostengünstig sind, wenn sie öffentliche Mittel einsetzt, die Öffentlichkeit und/oder Politiker haben vorgefasste Meinungen, die berücksichtigt werden müssen, und die Maßnahme muss zu den Gesamtzielen in der Stadt beitragen. Alle diese Aspekte sind wichtig. Das Wichtigste, was bei der Suche nach einem schnellen Fortschritt zu berücksichtigen ist, ist jedoch, ob die Maßnahme umgesetzt werden kann, ob sie zu einer nachhaltigeren Stadt beiträgt und ob sie praktikabel ist. Andernfalls sollte sie in dem in diesem Handbuch beschriebenen vereinfachten Ansatz zur Auswahl von Maßnahmen nicht berücksichtigt werden.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Dynamische Lösung für den öffentlichen Verkehr – Die Stadt Turin

Förderung nachhaltiger Verkehrsträger

Hauptziel der Maßnahme ist es, eine wirksamere Antwort auf den Mobilitätsbedarf in Bereichen mit geringer Dichte zu entwickeln, der durch den öffentlichen Nahverkehr nicht gedeckt wird. Der Mobilitätsbedarf in Bereichen mit hoher Dichte wird durch leistungsstarke kollektive Transportsysteme gedeckt, während heute Bereiche mit niedriger Dichte aufgrund fehlender Routen oder der begrenzten räumlichen Abdeckung des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr gedeckt wird. Im Jahr 2008 implementierte die Turiner Metropolitan Mobility Agency (AMM) den MeBus-Service, einen „On-Demand“-Service öffentlicher Verkehrsunternehmen, der dank eines Reservierungssystems eine höhere territoriale Ausdehnung garantiert und den Service sowohl für den Anbieter als auch für den Nutzer optimiert. Weitere Informationen finden Sie auf www.mebus.it



Ist eine lange Liste möglicher Maßnahmen erstellt, besteht der nächste Schritt in der Bewertung der Maßnahmen. Beginnen Sie, indem sie Vertreter der Stadtverwaltung und ggf. auch anderer Stakeholder, die an der Umsetzung der Maßnahmen beteiligt sein werden, versammeln. Die Liste der Maßnahmen sollte vorgelegt werden und jeder Vertreter sollte die Wirksamkeit und Durchführbarkeit jeder Maßnahme auf einer Skala von beispielsweise 0 bis 3 bewerten. Auf diese Weise werden Maßnahmen ausgewählt, die eine hohe Umsetzungschance haben und zu den vereinbarten Zielen beitragen. In Tabelle 4 ist ein Beispiel für die Organisation eines solchen Ratings dargestellt.

Tabelle 4: Beispiel für die Organisation der Bewertung der in Schritt 2 aufgeführten Maßnahmen. Die Bewertung kann von Vertretern der Stadt (einzeln oder gemeinsam in der Gruppe) in einem Workshop durchgeführt werden.

MASSNAHME	EFFEKTIVITÄT	MACHBARKEIT	KOMMENTAR
Radverkehrsanlagen	○ ○ ○	○ ○ ○	Muss mit dem privaten Landbesitzer abgestimmt werden
Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans	○ ○	○ ○ ○	Kenntnisse in der Verwaltung
Verbesserung der Fußgängerübergänge auf priorisierten Strecken	○ ○ ○	○	Für die meisten Strecken sind andere Stakeholder verantwortlich
...			

Wie praktikabel eine Maßnahme ist, hängt von der Kapazität einer Stadt und anderen lokalen Voraussetzungen ab. Alle Städte müssen Faktoren wie Finanzierung, Zeit, Gesetzgebung und Organisationsstruktur berücksichtigen. Für eine Stadt, die keine langfristige strategische Planung im Bereich der Mobilität gewohnt ist, sind die relevanten Kompetenzen ihrer Planer, die Zuweisung von Aufgaben unter ihren Mitarbeitern und die Fähigkeit zur Umsetzung und Nachbereitung von Maßnahmen unterschiedlicher Art wichtige Elemente. Eine schnelle Lösung für dieses Problem ist die gemeinsame Bewertung der Maßnahmen mit einer Gruppe von relevanten Mitarbeitern.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

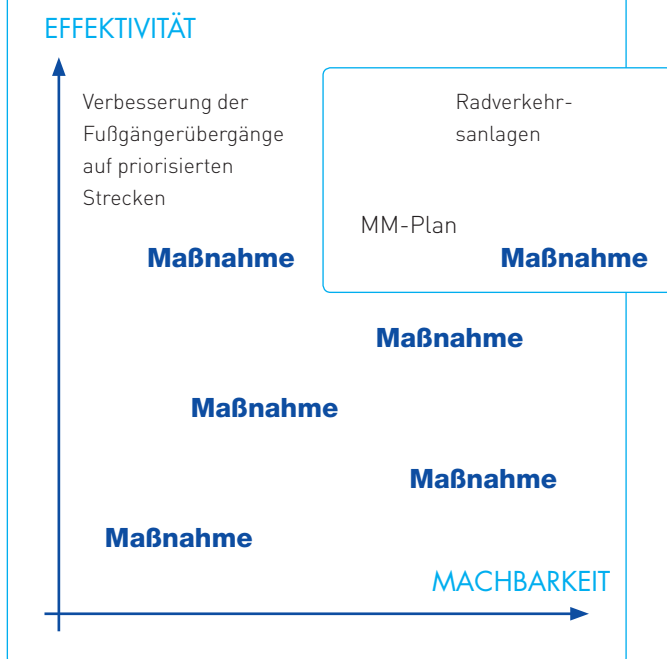
Aufbau geeigneter Infrastruktur zur Verhinderung des Zugangs für Pkw – Die Stadt Thessaloniki

Verkehrssicherungsmaßnahme

Um das illegale Parken von Pkw in zweiter Reihe und das gefährliche Fahrverhalten von Motorrädern zu verhindern, installierte die Gemeinde im Herbst 2016 in einer zentralen Hauptstraße der Stadt elastische Straßenbordsteine und reflektierende flexible Begrenzungen. Die Bordsteine und Begrenzungen wurden als getrennte Fahrspuren installiert und verhinderten, dass Autos und Motorräder auf die gegenüberliegende Fahrspur gelangen können. Die Maßnahme führte zu einer reibungslosen Bewegung der Fahrzeuge bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit der Fußgängerströme in diesem Bereich.

Durch die Veranschaulichung der bewerteten Kennzahlen in einem Diagramm, wie in Abbildung 8 dargestellt, ist es einfacher, Politikern und Bürgern die Auswahl der Maßnahmen vorzustellen. Bei den ausgewählten Maßnahmen handelt es sich um diejenigen Maßnahmen aus Schritt 2, die als die wirksamsten und für die Umsetzung am besten geeigneten erachtet wurden.

Abbildung 8: Beispiel für die Veranschaulichung von bewerteten Maßnahmen



Nach Abschluss der Bewertung kann eine Zusammenfassung der am höchsten bewerteten (oder am stärksten priorisierten) Maßnahmen im Rahmen des SUMP-Planungsprozesses erfolgen, siehe Tabelle 5.

Tabelle 5: Beispiel für eine Liste mit Maßnahmen

MASSNAHME	MASSNAHMEN-BESCHREIBUNG	VERANTWORTUNG	EFFEKTIVITÄT	MACHBARKEIT	KOMMENTAR
Radverkehrsanlagen	Markierte Fahrspuren ...	Straßenbesitzer	◦ ◦ ◦	◦ ◦ ◦	Muss mit dem privaten Landbesitzer abgestimmt werden
Entwicklung eines Mobilitätsmanagementplans	...	Gruppe für tägliche Lieferungen	◦ ◦	◦ ◦ ◦	Kenntnisse in der Verwaltung
...					

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Interaktive Karten für Lauf- und Radwege – Die Stadt Donostia-San Sebastián

Bewerbung nachhaltiger Verkehrsträger und Sensibilisierungskampagnen

In Donostia-San Sebastián besteht der Plan, Rad- und Laufwege zu den interessantesten Orten der Stadt zu schaffen, die sowohl die touristischen als auch die lokalen Attraktionen (Pendeln, Einkaufen etc.) umfassen. Die Routen werden durch geeignete Haltestellen mit nahegelegenen Fahrradparkplätzen (für Radfahrer) oder Rastplätzen, Spielplätzen, Sportparks für ältere Menschen oder Toiletten (für Fußgänger) ergänzt. Die Entfernungen zwischen den verschiedenen Sehenswürdigkeiten werden je nach Zielgruppe als Fahrtzeit mit dem Fahrrad oder Gehzeit in einer Karte dargestellt.

Die für die Durchführung dieser Aufgaben zuständige Abteilung ist die Mobilitätsabteilung. Die Informationen müssen jedoch auch mit anderen Abteilungen innerhalb der Stadtverwaltung abgestimmt werden: Parks und Gärten, Instandhaltung und Stadtplanung.



3.5 Schritt 4: Beschreibung und Genehmigung ausgewählter Maßnahmen

Der vierte und letzte Schritt im Prozess der Maßnahmenauswahl für SUMP-Starterstädte ist die Beschreibung und Genehmigung ausgewählter Maßnahmen. An dieser Stelle gibt es eine Liste ausgewählter Maßnahmen, die als für eine nachhaltigere Planung der urbanen Mobilität am effektivsten betrachtet werden und in der Stadt umgesetzt werden können. Daher ist es nun notwendig, die Beschreibung der Maßnahmen zu verstärken und die Zustimmung von Politikern, Bürgern und anderen Stakeholdern einzuholen. Die ausgewählten Maßnahmen sollten durchführbar sein und die am stärksten priorisierten Herausforderungen angehen. Wenn eine engere Zusammenarbeit zwischen Stakeholdern und Bürgern außerhalb der Stadtverwaltung als notwendig erachtet wird, finden Sie in Kasten 5 nützliche Hinweise und Methoden dafür.

Kasten 5: Institutionelle Zusammenarbeit

Das Handbuch *Institutional cooperation - Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans* enthält weitere Informationen über die institutionelle Zusammenarbeit.

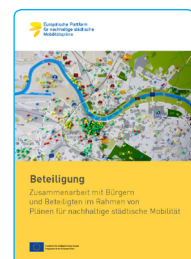
www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf



Das im Rahmen des CH4ALLENGE-Projekts erstellte Handbuch gibt eine Einführung in das Thema institutionelle Zusammenarbeit, wie man relevante Partner vorbereitet, identifiziert und einbezieht und wie man sich auf Verantwortlichkeiten einigen kann.

Darüber hinaus beschreibt das zugehörige Handbuch zur Teilhabe ausführlich, wie Bürger und Stakeholder aktiv in die Entwicklung von SUMPs einbezogen werden können. Das Handbuch, ebenfalls ein Produkt des CH4ALLENGE-Projekts, gibt eine Einführung in das Thema Teilhabe und stellt nützliche Tools und Beispiele für Praxisfälle vor.

www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_participation_en.pdf



Bestätigung der Machbarkeit

In den zuvor in diesem Handbuch beschriebenen Schritten wurde die erste Bewertung der Machbarkeit von Maßnahmen in einem begrenzten Kreis von Planern schnell durchgeführt. Der nächste Schritt besteht darin, die vorgeschlagene Liste mit Maßnahmen innerhalb der Stadtverwaltung umfassender zu erläutern, um zu validieren, dass eine bestimmte Maßnahme umgesetzt werden kann, oder um zu verstehen, was erforderlich ist, um eine Umsetzung zu ermöglichen.

Ein Schlüsselement für den Erfolg ist es, zwischen Stakeholdern und Politikern Einvernehmen zu kostspieligeren oder fortgeschritteneren Maßnahmen zu erreichen. Eine Möglichkeit, die Genehmigung zu erhalten und die Machbarkeit zu prüfen, besteht darin, einen Entwurf der strategischen Auswahl der Maßnahmen zur Konsultation an verschiedene interessierte Parteien zu senden.

Um Unterstützung für Maßnahmen zu gewinnen, die die physische Umwelt beeinflussen und bei denen eine starke Meinung für oder gegen solche Maßnahmen vorhanden sein könnte, können temporäre Eingriffe oder Experimente eine Lösung sein, um den Nutzen zu visualisieren und die Zustimmung für dauerhaftere Lösungen zu erhalten (siehe ein Beispiel dazu in Kasten 6).

Kasten 6: Temporäre Strände

Ein berühmtes Beispiel für eine vorübergehende Maßnahme sind die Pariser Plages, eine Reihe von künstlich angelegten Stränden an einer ungenutzten Straße entlang der Seine. Seit der Eröffnung des ersten drei Kilometer langen temporären Abschnitts im Jahr 2002 hat sich das Konzept erweitert und ist ein gutes Beispiel dafür, wie eine temporäre Maßnahme dazu beitragen kann, alternative Nutzungen des Straßenraums zum Vorteil für die Bürger aufzuzeigen (Project For Public Spaces, 2017). Weitere Beispiele für Placemaking aus aller Welt finden Sie auf der Website Project For Public Spaces:

www.pps.org/places/lqc



FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Überwachung von Schlüsselindikatoren, Grünbuch – Die Stadt Birmingham

Strategische politische Maßnahmen für die Überwachung und Datenerfassung

Ein Mobilitätsaktionsplan ist eine langfristige Vision und Strategie für das Verkehrssystem einer Stadt. Ziel ist es, die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen zu verstehen, mit denen Menschen und Unternehmen konfrontiert sind, und Strategien umzusetzen, die der Stadt dabei helfen, ihre übergeordneten Ziele zu erreichen. Das Grünbuch zum Birmingham Mobility Action Plan war ein Konsultationspapier, das einen erheblichen Teil der Einzelheiten zu den Herausforderungen enthält, denen Birmingham gegenübersteht oder wahrscheinlich gegenübersteht, sowie Informationen aufführt, um eine Diskussion über eine Reihe von zentralen Fragen einzuleiten. Dazu gehörten die Ausgangsbasis und eine Überprüfung von Verkehrsdaten, Beweisen und Merkmalen (z. B. Anteil der Verkehrsträger, Autobesitz, Reiseverhalten etc.), Verkehrsprobleme/-beeinträchtigungen (Anzahl der getöteten oder schwer verletzten Personen und Grad der Luftverschmutzung) und andere Schlüsselfaktoren, die das Verkehrsnetz beeinflussen (Bevölkerungswachstum, wirtschaftliche Entwicklung etc.).

Diese Analyse sollte dazu beitragen, diejenigen Bereiche aufzuzeigen, in denen Veränderungen am dringendsten erforderlich sind, sowie eine Diskussion und Debatte darüber eröffnen, wie die Zukunft des Verkehrssystems einer Stadt aussehen sollte. Sie wird dazu beitragen, Konzepte und Ideen zu beeinflussen, um das Nachdenken darüber anzuregen, wo kurz-, mittel- und langfristig die Prioritäten gesetzt werden sollten, um ein Verkehrssystem zu schaffen, das den gesetzten Zielen gerecht wird.



Informationen über das Kosten-Nutzen-Verhältnis für jede Maßnahme sammeln

Während die Validierung von Maßnahmen verstärkt wird, ist es notwendig, die Beschreibung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für jede ausgewählte Maßnahme weiter zu verbessern. Durch den Einsatz einer Form der Kosten-Nutzen-Analyse (Cost Benefit Analysis, CBA) ist es möglich, die direkten und indirekten Kosten und Nutzen eines Projekts oder einer Maßnahme darzustellen, damit Nutzen und Wirtschaftlichkeit bewertet und monetär ausgedrückt werden können. Die Kosten-Nutzen-Analyse kann die Berücksichtigung sowohl interner als auch externer Kosten und Nutzen beinhalten. Einer der Hauptvorteile einer Kosten-Nutzen-Analyse ist die relativ einfache Kommunikation ihrer Ergebnisse durch einen oder mehrere Indikatoren. Kosten-Nutzen-Analysen werden am häufigsten bei großen Infrastrukturprojekten eingesetzt. Für nicht-infrastrukturelle Maßnahmen fehlt den meisten Städten ein standardisierter Bewertungsansatz. Die Auswahl der Maßnahmen sollte sich nach dem Preis-Leistungs-Verhältnis sowie der Wirksamkeit der Maßnahmen richten. In einigen Fällen kann eine vollständige Kosten-Nutzen-Analyse zu kostspielig sein. In einem solchen Fall sollten insbesondere für kleinere Maßnahmen einfachere Ansätze verwendet werden (KonSULT, 2015; Hüging et al., 2014; ELTIS, 2015).

Um kostspielige, umfassende Kosten-Nutzen-Analysen in diesen ersten Schritten zu einer nachhaltigen Planung der städtischen Mobilität für Starterstädte zu vermeiden, können vereinfachte Instrumente zur Folgenabschätzung helfen. So ist beispielsweise das Bewertungs-Tool „Urban Nodes“ eine Mischung aus Kosten-Nutzen-Analyse und Mehrkriterienanalyse (Multi Criteria Analysis, MCA). Der Vorteil der Anwendung dieses einfachen Tools besteht darin, dass neben den erwarteten Kosten der Maßnahme keine weiteren statistischen Angaben erforderlich sind (siehe Kasten 7 für weitere Informationen).

Akzeptanz bei den Bürgern gewinnen

Ein Schritt, der manchmal vergessen wird, ist die Einbeziehung von Bürgern und ihre Akzeptanz für bestimmte Maßnahmen. Viele typische Startermaßnahmen können die Eigenschaft haben, dass das Ergebnis der Maßnahmen den Bürgern nie mitgeteilt wird. Bei einigen Maßnahmen können die Akzeptanz und das Verständnis der Bürger jedoch wichtige Faktoren sein. Dieses Thema wird in den SUMP-Leitlinien im Abschnitt über das Informieren der Öffentlichkeit über die Vision und die ausgewählten Ziele näher beschrieben. Darüber hinaus können einige Vorgehensweisen für den Zeitpunkt empfohlen werden, an dem man darüber informiert, warum Maßnahmen ausgewählt und finanziert wurden:

- proaktive Bereitstellung von Fakten über die Maßnahmen und Information über erwartete Ergebnisse,
- Notizen von Stakeholder-Meetings veröffentlichen, um Transparenz über die Bewertung der Maßnahmen zu gewährleisten,
- Für politische Entscheidungsträger Argumente für Vor- und Nachteile der ausgewählten Maßnahmen schaffen,
- andere Parteien als die Stadtverwaltung und die wichtigsten Stakeholder über die ausgewählten Maßnahmen informieren, z. B. lokale Handelsverbände, Verbände des zentralen Geschäftsviertels etc.

Quelle: Diese Vorgehensweisen basieren auf den SUMP-Leitlinien und sind an die Bereiche der Maßnahmenauswahl angepasst.

Kasten 7: Das Bewertungs-Tool „Urban Nodes“

Das Bewertungs-Tool „Urban Nodes“ ist eine Excel-Vorlage zur Bewertung der Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen auf wichtige politische Ziele im Zusammenhang mit der SUMP (Sustainable Urban Mobility Planning).

Das Tool berücksichtigt die unterschiedlichen Perspektiven der verschiedenen an der Entwicklung des Verkehrsnetzes beteiligten Akteure. Seine Stärke besteht darin, dass es zwei gängige Ansätze (Mehrkriterienanalyse und Kosten-Nutzen-Analyse) kombiniert, um alle Auswirkungen einer Maßnahme (sowohl quantitative als auch qualitative) zu bewerten. Darüber hinaus ist es in Projekten auf lokaler bis regionaler Ebene sowohl auf harte als auch auf weiche Maßnahmen anwendbar.

Der Input ist ein erster Satz geplanter oder laufender Maßnahmen oder Projekte, die von den Stakeholdern als relevant für die Entwicklung des Verkehrsnetzes identifiziert wurden. Mithilfe dieser Methodik kann daraufhin auf der Grundlage eines definierten Problems und der zentralen politischen Ziele ein optimales Maßnahmenpaket identifiziert werden.

Das Bewertungs-Tool „Urban Nodes“ wurde von Panteia gemeinsam mit Rupprecht Consult und PricewaterhouseCoopers Italy im Rahmen des Projekts Urban Nodes entwickelt.

Die Excel-Vorlage ist zum Download verfügbar auf: www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242. Anweisungen, Informationen, bewährte Verfahren und ein hilfreiches Webinar finden Sie auf: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3 unter Unit 3.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Gründung einer SUMP-Abteilung in ThePTA – Die Stadt Thessaloniki Aktivitäten zum Aufbau von Kapazitäten

ThePTA richtete eine interne SUMP-Qualitätsbewertungsstelle ein, die für die Umsetzung, Überwachung, Bewertung und regelmäßige Aktualisierung des SUMP von Thessaloniki zuständig ist. Die Hauptziele dieser Einheit sind die Bewertung der Qualität der öffentlichen Verkehrsdienste und die Überwachung der Umsetzung der im Rahmen des SUMP vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Einheit ist sich der anspruchsvollen und komplexen Anforderungen der SUMP-Ziele bewusst. Um ihrer Rolle gerecht zu werden, benötigt ThePTA geeignete Instrumente und Methoden, die die Kapazitäten der Behörde zur Erreichung dieser anspruchsvollen Ziele verbessern.

Entwicklung eines Aktionsplans

Nach der Genehmigung der Maßnahmenliste wird im nächsten Schritt ein Aktionsplan erstellt. Der Aktionsplan ist eine Verdeutlichung, wie die Ziele des SUMP erreicht werden sollen. Es wurden Grundsätze und Leitlinien für die SUMP-Aktionspläne (siehe Kasten 8) entwickelt, die Unterstützung bei der Beschreibung der Maßnahmen und Leitlinien für die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen enthalten. Um die Umsetzung so erfolgreich wie möglich zu gestalten, sollte der Aktionsplan in zwei Schritten entwickelt werden:

1. Aktionsplan mit allgemeiner Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete, die den SUMP-Zielen entsprechen und alle fünf Jahre erstellt werden.
2. Detaillierte Beschreibung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete, die jedes Jahr in Umsetzungsplänen entwickelt werden.

Die Maßnahmen sind mindestens mit den folgenden Merkmalen zu beschreiben:

- Maßnahmenbeschreibung
- Verantwortung für die Umsetzung
- Bezug zu anderen Politikbereichen
- Zeitpunkt der Umsetzung
- Finanzierungsquellen
- Indikatoren für die Überwachung und Auswertung

Kasten 8: Grundsätze und Leitlinien für die Entwicklung des SUMP-Aktionsplans

Leitfäden für Städte zur Entwicklung des SUMP-Aktionsplans, einschließlich Vorlagen, Links zu Qualitätsbeispielen und Tools. Das Material ist eine Ergänzung zu den SUMP-Leitlinien und ist ein Produkt von SUMP-UP. Es ist verfügbar auf: www.sumps-up.eu



4. FUSSNOTEN

4.1 Output von SUMP-Ups

Der restliche Output von SUMP-Up ist auf der Projektseite www.sumps-up.eu verfügbar.

- **Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Step-up**
- **Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP - Innovate**
- **Principles and guidelines for SUMP Action Plan development**
- **User needs analysis for take-up**
- **CIVITAS Tool Inventory**
- **SUMP Registry**

4.2 Im Text angeführte Verweise

Chinellato et al. 2017. M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhler, L Brand. User needs analysis for take-up. Verfügbar auf: www.sumps-up.eu/reports

Citta' Di Torino (2017) www.comune.torino.it/ambiente/aria/limitazioni-del-traffico-a-torino.shtml
(Zugriff am 11. April 2017)

ELTIS (2015). www.eltis.org
(Zugriff am 11. April 2017)

Hydén et al (1998) How to enhance WALking and CYcliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer. Deliverable D6 (final report), EU-project WALCYNG.

Hüging et al., (2014) Hüging, H., Glensor, K., Lah, O. The TIDE impact assessment method for urban transport innovations - Handbook for local practitioners.

KonSULT (2015) Knowledgebase on sustainable urban land use and transport. www.konsult.leeds.ac.uk
(Zugriff am 11. April 2017).

May (2016) CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans.
www.sump-challenges.eu/kits (Zugriff am 11. April 2017)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP - DD 3.2.1. Practical Guide on running a Future Search Workshop for polycentric regions.
www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf
(Zugriff am 18. April 2017)

Project for public spaces (2017) Lighter, Quicker, Cheaper (LQC) Placemaking from around the globe and how they are transforming our public spaces.
www.pps.org/places/lqc (Zugriff am 5. September 2017).

Rupprecht Consult (2014) Guidelines: developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.
www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf
(Zugriff am 11. April 2017).



ANHANG I

Lange Liste mit Maßnahmen

Leserleitfaden: Diese Maßnahmenliste wurde mit dem Ziel zusammengestellt, die Planungsbehörden bei der Auswahl von Maßnahmen im Zusammenhang mit einem SUMP zu inspirieren. Die Liste der Maßnahmen und deren Beschreibung basiert auf mehreren Quellen. Wenn Informationen online verfügbar sind, wird die Maßnahme mit diesen Informationen verlinkt. Die in der Liste verwendeten Quellen sind: EVIDENCE, DELTA, KonSULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhagenize.

SUMPs-Up European Programme for Accelerating the Take-up of Sustainable Urban Mobility Plans
Verantwortliche(r) Autor(en): Trivector Traffic AB

Die lange Liste mit Maßnahmen ist in 25 verschiedene Maßnahmenbereiche unterteilt, die auf der Evidenzstruktur basieren. Für jeden Maßnahmenbereich wird eine Reihe von Maßnahmen beschrieben und der Zusammenhang zu den Politikfeldern von Civitas wird aufgezeigt.

- | | | |
|--|---|------------------------------------|
| 1. Laufen | 11. Parken | 21. Radfahr-Infrastruktur |
| 2. Urbaner Güterverkehr | 12. Neue öffentliche Verkehrsmittel | 22. Staugebühren |
| 3. Reiseinformationen | 13. Neue Modelle der Pkw-Nutzung | 23. Saubere Fahrzeuge |
| 4. Verkehrssicherheit | 14. Marketing und Incentives | 24. Fahrrad-Sharing-Systeme |
| 5. Verkehrsmanagement | 15. Flächennutzungsplanung | 25. Zugriffsbeschränkungen |
| 6. Steuern und Tarife | 16. Integration von Verkehrsträgern | |
| 7. Ortsbezogene Reisepläne | 17. Inklusive Stadtgestaltung | |
| 8. Neuordnung des Straßenraums | 18. E-Ticketing | |
| 9. Verbesserung des öffentlichen Verkehrs | 19. Umweltzonen | |
| 10. Individuelle Routenplanung | 20. Elektrobatterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge | |

1. Laufen ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Fußgängerzonen & -routen	Maßnahmen zur Beeinflussung des Fußgängerverhaltens und zur Schaffung sicherer und attraktiver Fußgängerzonen.	
Schaffung von (temporären) Fußgängerzonen	Um das Verkehrsaufkommen innerhalb der Innenstädte zu begrenzen, können Zugangsbeschränkungen und eine klare Strategie zur Förderung von Fußgängerwegen festgelegt werden.	
Intelligente Fußgängerüberwege	Ein intelligenter Fußgängerdetektor (Intelligent Pedestrian Detector, IPD), der der Verkehrssignalanlage Echtzeitinformationen über die Anzahl der über den intelligenten Fußgängerdetektor erfassten Fußgänger, die sich der Kreuzung nähern und den Erfassungsbereich betreten, bereitstellt. Die Verkehrssignalanlage verlängert die Grünphase des Fußgängers je nachdem, wie viele Personen auf Grün warten oder wie viele Fußgänger sich noch auf der Überquerung befinden. Light Demand kann deaktiviert werden, wenn die Anzahl der Fußgänger zu gering ist (basierend auf einem definierten Schwellenwert). Während VRUs sowohl auf die Grünphase für Fußgänger als auch währenddessen warten, wird bei aktivem Bedarf (d. h. wenn die Anzahl der wartenden Personen einen vordefinierten Schwellenwert überschreitet) auch Light Demand aktiviert, unabhängig vom Signalzyklus. Light Demand soll Fahrzeuge auf die Anwesenheit von Fußgängern in der Szene aufmerksam machen. Das Beleuchtungssystem (Light Demand) dient dazu, die Überquerung und ihre Umgebung hervorzuheben, Fahrzeuge vor der Anwesenheit von Fußgängern zu warnen und damit deren Sicherheit zu erhöhen	Auto unabhängige Lebensweise
Verbesserung der Zugänglichkeit für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung	Sicherstellung der Zugänglichkeit für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung in Form eines glatten, ebenen Untergrundes, abgeflachten Seitenrandes und taktilen Oberflächen.	Sicherheit und Schutz

2. Urbaner Güterverkehr ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Lkw-Routen & -Verbote	Lkw-Routen werden verwendet, um eine positive Routenführung zu erreichen, indem festgelegt wird, welche Routen die Lkw nehmen können.	
Flottenmanagementsysteme für den Straßen-güterverkehr	Eine Reihe von Telematiksystemen, die Ferngeräte sowohl an Lkw als auch in Anhängern verwenden, um den Frachtbetrieb zu steuern und zu überwachen und diese Daten in einem verwendbaren Format entweder als Echtzeitdaten oder als statische Daten an die Frachtmanager zu übermitteln.	
Einführung eines Fahrverbots für Lkw auf Hauptverkehrsstrecken zu Stoßzeiten	Um Staus auf den Hauptverkehrsrouten zu vermeiden, sollte ein Fahrverbot für Lkw zu Stoßzeiten (z. B. am Wochenende) eingeführt werden.	
Partnerschaften für Frachtqualität	Das häufigste Tool zur Einbeziehung der Stakeholder sind Partnerschaften für Frachtqualität. Die Partnerschaften für Frachtqualität (Freight Quality Partnerships, FQP) zielen darauf ab, die an Güterverkehr und Logistik beteiligten öffentlichen und privaten Akteure zusammenzubringen, um Probleme zu besprechen und Lösungen zu finden und umzusetzen. Ziel ist es dabei, die Nachhaltigkeit der Güterverkehrsaktivitäten im wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Sinne zu verbessern.	
Frachtbeiräte und -foren	Die Einrichtung von Ausschüssen, Gremien und Foren, die den Stakeholdern die Möglichkeit bieten, sich den Herausforderungen und Möglichkeiten des Güterverkehrssystems zu stellen und diese zu besprechen, ist der direkteste Weg zur Einbeziehung aller Akteure. Diese Foren können in Form von technischen Beratungsausschüssen eingerichtet werden, in denen Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes aus verschiedenen Verwaltungen und Agenturen zusammenkommen, um Probleme zu untersuchen, Kontextstudien und Analysen durchzuführen und Maßnahmen und Entscheidungen für eine solide und wirksame städtische Güterverkehrspolitik zu koordinieren.	Urbane Güterverkehr Logistik
Benennung eines City Logistics Managers	Ähnlich wie das Konzept des Mobility Manager ist die Funktion des City Logistics Managers (CLM) darauf ausgerichtet, die Nachfrage in Bezug auf die Mobilität von Gütern in städtischen Gebieten zu reduzieren. Sowohl der Mobility Manager als auch der City Logistics Manager sind echte Mittler zwischen den verschiedenen lokalen Stakeholdern und der öffentlichen Hand. Ihre Aufgabe besteht darin, die Bedürfnisse und Anforderungen der verschiedenen Unternehmen und Betriebe in Einklang zu bringen.	
Zeitliche Zugangsbeschränkungen	Diese Maßnahmen schränken die Zeiten ein, zu denen die Frachtaktivitäten stattfinden können. Ziel ist es, den Güterverkehr in den Stoßzeiten in städtischen Gebieten zu reduzieren oder nächtliche Lieferungen aufgrund von Lärmbelästigungen zu verbieten. Die Förderung von Lieferungen außerhalb der Stoßzeiten in Städten ist eine vielversprechende Strategie zur Kompensation der Verkehrsauswirkungen des städtischen Güterverkehrs.	

... 2. Urbaner Güterverkehr ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Umweltschutzbestimmungen	Diese Arten von Maßnahmen zielen darauf ab, die Lebensfähigkeit der Innenstädte zu erhalten, indem sie versuchen, die negativen externen Effekte von Lkw in Bezug sowohl auf Emissionen als auch auf Lärm zu verringern. Diese Strategien haben einen doppelten positiven Effekt: Einerseits reduzieren sie die Umweltauswirkungen des Güterverkehrs, andererseits fördern sie den Einsatz sauberer Technologien, indem sie die Nutzung von Elektro- oder emissionsarmen Fahrzeugen für die städtische Versorgung fördern. Programme zur Erneuerung von Fahrzeugen können diese Art von Initiative zusätzlich unterstützen.	
Zugangsbeschränkungen hinsichtlich Größe/ Belastung	Im Mittelpunkt dieser Maßnahmen stehen die Steigerung der Lebensqualität von Stadtgebieten und die Optimierung der Nutzung des öffentlichen Raums, insbesondere der öffentlichen Straßen. Insbesondere Beschränkungen, die verhindern, dass Fahrzeuge eines bestimmten Gewichts oder einer bestimmten Größe (Länge oder Breite) eine bestimmte Straße oder Fläche befahren, können sich positiv auf die Anzahl an Staus und Unfällen durch große Lkw auswirken.	
Preisgestaltung (City-Maut, Staugebühren, Parkgebühren)	City-Maut bedeutet, dass Autofahrer direkt für das Fahren auf einer bestimmten Straße oder in einem bestimmten Gebiet bezahlen. Die Gebühren können entsprechend den Emissionsnormen eines Fahrzeugs festgelegt werden oder variabel sein, wenn die Reduzierung der Emissionen das Ziel ist. Die Staugebühr bezieht sich auf variable Straßenbenutzungsgebühren (höhere Preise unter überlasteten Bedingungen und niedrigere Preise oder freie Fahrt zu weniger überlasteten Zeiten), die in zentralen Gebieten festgelegt werden, um das Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten zu verringern. Die Gebühren können dynamisch sein, was bedeutet, dass sich die Tarife abhängig von dem Grad der Überlastung zu einem bestimmten Zeitpunkt ändern. Die größte Herausforderung für das Parken von Lkw in Städten ist der Platzmangel, insbesondere in historischen Stadtkernen. Dies führt zu Parkverstößen und Bußgeldern. Über Parkgebührenregelungen bezahlen Autofahrer direkt für die Nutzung von Parkplätzen. Diese Systeme können für die Nutzung der Straßenränder eingerichtet werden, wobei einige auf festen Sätzen basieren, andere variable Preissysteme einsetzen und im Allgemeinen als Teil einer Gruppe von Strategien implementiert werden.	
Anreize und Subventionen	Das Gegenteil von Steuern und Abgaben ist der Einsatz von Anreizen oder Subventionen zur Förderung der Entwicklung einer nachhaltigen urbanen Verteilung. Die direkte Bereitstellung von Anreizen oder Subventionen durch die lokalen Behörden an die Betreiber ist nicht weit verbreitet, weil sie zu teuer ist. Häufiger finden Bestimmungen mit Kostenvorteilen (indirekte Anreize) Anwendung.	Urbane Güterverkehr Logistik
Anpassung der Ladezonen an der Straße	Maßnahmen in Bezug auf die Parkbereiche an der Straße zielen darauf ab, bestehende Straßengestaltungen und Ladeflächen an das aktuelle und zukünftige Verkehrs- und Nutzfahrzeugaufkommen anzupassen. Im Mittelpunkt der Maßnahmen steht die Bereitstellung ausreichender Flächen am Straßenrand sowohl für das Parken als auch für das Be- und Entladen. Strategien in Bezug auf Parkplätze und Ladezonen konzentrieren sich auf die Ausweisung und Durchsetzung von Parkplätzen am Straßenrand, die Umwidmung von Flächen am Straßenrand und die Identifizierung potenzieller Parkplätze für den Güterverkehr.	
Nahegelegene Lieferbereiche	Fehlende Parkplätze und Verlademöglichkeiten zur Annahme von Gütern können den Einsatz von Bereitstellungszone (oder nahegelegenen Lieferbereichen) erfordern. Ziel ist es, Implementierungsstandorte und Bereiche abseits der Verkehrsstraßen in Unternehmen oder Einrichtungen zu entwickeln, die regelmäßig Güter erhalten. Eine praktikable Option kann z. B. die Einrichtung gemeinsamer Verladebereiche für Standorte, die ein hohes Verkehrsaufkommen verursachen, oder für Anlagen mit mehreren Mietern (Multi-tenant Anlagen) sein. Alternativ könnten die Kommunen die Entwicklung von nahegelegenen Lieferbereichen oder Bereitstellungszone fördern, die als städtische Umschlagsplattformen dienen könnten.	
Sammelstellen	Diese Initiative fördert die Nutzung spezifischer Standorte für Abholung und Zustellung, wie z. B. automatische Schließfachanlagen an der Straße, Paketzentren und Postämter sowie Minidepots. In diesem Schema liefern Lkw an bestimmte Sammelstellen und Kunden holen ihre Waren von diesen Sammelstellen ab. Diese Vorgehensweise reduziert die Lieferkosten, indem Lieferungen konzentriert und Lieferausfälle reduziert werden. Da die Kunden die Bestellungen jedoch mit ihren eigenen Autos abholen müssen, kann dies zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens insgesamt führen.	
Städtische Konsolidierungszentren	Diese Maßnahme trägt zur Verringerung des Güterverkehrs in einem Zielgebiet bei, indem sie die Konsolidierung von Frachtsendungen in einem oder mehreren städtischen Terminals fördert. Spediteure, die ansonsten mit geringer Auslastung getrennte Fahrten in das Zielgebiet unternehmen würden, verlagern ihre Ladungen auf einen neutralen Spediteur, der die Ladung bündelt und den letzten Teil der Lieferungen steuert. Konzeptionell kann dies „gemeinsame Liefersysteme“, „kooperative Logistik“ und „städtische Verteilzentren“ beinhalten.	

...

... 2. Urbaner Güterverkehr ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Verkehrsverlagerung	Ziel eines Programms zur Verkehrsverlagerung ist es, die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu fördern, um die Zahl der Lkw und Lieferwagen im Stadtzentrum zu verringern. Obwohl diese Initiative für viele attraktiv ist, stößt sie in städtischen Gebieten, in denen es oft unmöglich ist, modale Alternativen zu finden, die effektiv mit Lkw oder Lieferwagen konkurrieren können, auf erhebliche Probleme. Eine Reihe von Pilotversuchen und kleinen Umsetzungen deuten jedoch darauf hin, dass es möglich ist, kleine Verkehrsverlagerungen anzuregen. Eine Verlagerung der Ladungsströme von der Straße auf den intermodalen Verkehr konnte durch eine Kombination aus Straßen- und Kurzstreckenseeverkehr, Binnenschifffahrt, Schiene, Lkw sowie Lastendreirädern oder Lastenfahrrädern erreicht werden.	Urbaner Güterverkehr Logistik
Schulung von Verkehrsplanern in der Stadtlogistik und im Güterverkehr	Entwicklung einer Ausbildung in Stadtlogistik für Verkehrsplaner in Regionen/Kommunen.	
Integration der Logistikplanung in die Flächennutzungsplanung	Ein proaktiverer Ansatz besteht darin, die Frachtplanung in den Prozess der Flächennutzungsplanung einzubeziehen, indem Konfliktbereiche zwischen Frachtaktivitäten und anderen Landnutzungen identifiziert werden. Durch das Verständnis der Konfliktquellen zwischen Frachtaktivitäten und anderen Landnutzungen können effiziente Strategien für eine kompatible Entwicklung beschrieben und ausgewählt werden.	

3. Reiseinformationen ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Konventionelle Fahrplan- und Serviceinformationen	Die Qualität der Informationen, die Formate, in denen sie angeboten werden, und damit die Ressourcen und der Aufwand, der in die Bereitstellung der Informationen fließen sollte.	Kollektive Personenbeförderung
Fahrgastinformation in Echtzeit	Fahrgastinformationssysteme in Echtzeit ermöglichen es den Fahrgästen, über eine Vielzahl verschiedener Quellen auf reale (Live-)Abfahrtsinformationen für öffentliche Verkehrsdienste zuzugreifen.	
Reiseplanungssysteme	Reiseplanungssysteme oder multimodale Reiseinformationen können eine Reihe von Informationen beinhalten, von einfachen Beschreibungen der verfügbaren Reiseoptionen mit verschiedenen Modi, die möglicherweise mit Karten verknüpft sind, die Routen und Fahrpläne anzeigen, bis hin zu interaktiven Datenbanksystemen, die es den Benutzern ermöglichen, bestimmte Informationen zu suchen.	Verkehrstelematik
Multimodale Informationen & Reiseberatung	Reiseinformationen, die über eine Reihe von Technologien vor und während der Reise bereitgestellt werden: z. B. spezielle Websites und Softwares, die es ermöglichen, Informationen über alle Verkehrsträger in einer koordinierten und damit verständlicheren Form darzustellen.	
Routenführer für Radfahrer + Echtzeitinformationen	Detaillierter Routenführer für Radfahrer mit gut sichtbaren Schildern, vorzugsweise mit Echtzeitinformationen über vorübergehende Staus und Baustellen.	
Routenführer für Radfahrer	Detaillierter Routenführer für Radfahrer mit deutlich sichtbaren Schildern.	
Navigationssysteme im Fahrzeug	Bei traditionellen Navigationssystemen im Fahrzeug sucht das System Routen in erster Linie nach der kürzesten Entfernung zwischen einem bestimmten Standort und einem Ziel aus, was in unbekanntem Umgebungen oder komplexen Straßennetzen sehr nützlich ist. In der nächsten Generation sollten die Navigationssysteme in der Lage sein, verschiedene Optimierungskriterien zu berücksichtigen, nicht nur den kürzesten Weg.	

4. Verkehrssicherheit

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Maßnahmen zur Minimierung von Unfällen	Geschwindigkeitsbegrenzung, Geschwindigkeitserfassung und Straßenmarkierung.	Sicherheit und Schutz
Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger	Die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs ist das Kernthema für die Verbesserung der Lebens- und Reisequalität in der Stadt.	
Einrichtungen für Fußgängerüberwege	Den Verkehrs- und Stadtplanern stehen verschiedene Arten von Fußgängerüberwegen zur Verfügung, die von markierten (Zebrastreifen) und gekennzeichneten Fußgängerüberwegen bis hin zu bedeutenderen Infrastrukturinvestitionen wie Fußgängerbrücken, Unterführungen und der Schaffung von „Shared Space“-Kreuzungen und -Straßen reichen.	
Straßenerhaltung	Die Straßenerhaltung umfasst eine Reihe von Praktiken und Zielen. Straßen verschleifen durch eine Kombination aus Fahrzeugnutzung und Unfällen sowie Wetter und anderen Naturereignissen. Weitere Maßnahmen, wie z. B. das Streuen im Winter, können eingesetzt werden, um die Auswirkungen von Witterungs- oder Temperaturbedingungen auf die Fähigkeit von Fahrzeugen, eine Straße zu benutzen, zu minimieren. Darüber hinaus kann die Straßenerhaltung genutzt werden, um Vorteile aus der Materialentwicklung und dem Verständnis der Auswirkungen von Straßenbaumaterialien auf die Umweltverschmutzung zu ziehen.	
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	Verkehrsberuhigung bezeichnet den Einsatz physikalischer und regulatorischer Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrzeuggeschwindigkeiten und -beschleunigung.	
Barrierefreie Mobilität	Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit (bestehende visuelle Leitsysteme und Maßnahmen zur Ergänzung visueller Leitsysteme durch taktile und/oder akustische Informationen).	
Schulung von Schülern in Verkehrssicherheit	Einführung einer verbindlichen Verkehrssicherheitsschulung.	
Verbesserung der Verkehrssituation in der Nähe von Schulen	Stauzonen in der Nähe von Schulen/Fahrzeuge in einem Bereich von 500 Metern um die Schule herum verbieten.	
Priorisierung von VRU in Bezug auf die Straßenerhaltung	Gewährleistung der Zugänglichkeit für VRU, wenn eine Straße für Instandhaltungsarbeiten gesperrt wird.	
Sichere gekennzeichnete Straßen für Radfahrer und Fußgänger	Sicherstellen, dass Straßen ausreichend breit sind und über eine ebene Fahrbahn verfügen sodass ein ordnungsgemäßer Winterdienst möglich ist.	
Verkehrsberuhigung durch umfassende Geschwindigkeitspläne	Verständliche und gut durchdachte Geschwindigkeitspläne für eine optimale Einhaltung der Begrenzungen.	

5. Verkehrsmanagement ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Konventionelle Schilder & Markierungen	Schilder – verschiedene Arten von Schildern mit textlichen oder grafischen Abbildungen zur Information, Regulierung oder Warnung; Straßenmarkierungen – zur Verkehrslenkung und zur Übermittlung von Warnungen, behördlichen Anforderungen oder grundlegenden Informationen; Weitere Schilder – einschließlich Ampeln, temporäre Schilder und Leuchten zur Kennzeichnung von Schutzorten oder zur zusätzlichen Warnung bei gefährlichen Hindernissen.	Strategien des Nachfragemanagements
Konventionelles Verkehrsmanagement	Das konventionelle Verkehrsmanagement umfasst Maßnahmen, die darauf abzielen, die Verkehrsströme in einem Straßennetz zu beeinflussen. Zu den Maßnahmen gehören Strecken- und Vorfahrtsbeschränkungen, die dazu dienen, die Richtung und Bewegung des Verkehrs zu ändern, sowie Park- und Haltebeschränkungen, die eine ungehinderte Verkehrsbewegung auf den Straßen ermöglichen.	
Urbane Verkehrssteuerung	Systeme zur urbanen Verkehrssteuerung (Urban Traffic Control, UTC) sind eine spezielle Form des Verkehrsmanagements, die die Ampelsteuerung großflächig integrieren und koordinieren, um die Verkehrsströme im Straßennetz zu steuern.	
Wechselverkehrszeichen	Wechselverkehrszeichen (Variable Message Signs, VMS) sind digitale Verkehrszeichen, die dazu dienen, Autofahrer über bestimmte vorübergehende Ereignisse und Echtzeit-Verkehrsbedingungen zu informieren.	
Intelligente Verkehrssysteme	Intelligente Verkehrssysteme decken ein breites Anwendungsspektrum der Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehrsbereich ab. Dazu gehören Verkehrsmanagement- und steuerungstechniken, Echtzeitinformationen für die Nutzer, Managementsysteme für den öffentlichen Nah- und Güterverkehr, fortschrittliche Sicherheitssysteme, Notfall- und Katastrophenhilfe sowie elektronische Zahlungssysteme.	Verkehrstelematik
Mobilitätskoordinationszentrum	Eine Plattform für den Austausch von Informationen und Fachwissen	Mobilitätsmanagement

6. Steuern und Tarife

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Tarifstrukturen	Eine Tarifstruktur umfasst die gesamte Bandbreite der tarifpolitischen Maßnahmen, die nicht auf eine pauschale Erhöhung oder Senkung des Fahrpreises beschränkt sind. Zu diesen Elementen gehören: Differenzierung des Preises nach geografischen Kriterien, Tageszeit, Regelmäßigkeit der Nutzung und Reisezweck, durchgehende Tickets, Konzessionen und Smartcard-Technologie.	Strategien des Nachfragemanagements
Kraftstoffsteuern	In den meisten Ländern werden auf den Kauf von Kraftstoff Kraftstoffsteuern erhoben. Die Erhebung einer Steuer auf den Kraftstoffverbrauch erhöht nicht nur die Einnahmen, sondern ist auch ein relativ unselektives Mittel zur Erhebung von Gebühren für die Straßennutzung.	
Steuern auf den Fahrzeugbesitz	Die Besteuerung des Fahrzeugbesitzes (eine indirekte Steuer) verfolgt zwei wesentliche Ziele. Erstens ist es eine allgemeine Umsatzquelle – die Erträge werden selten hypothetisiert. Zweitens kann dadurch Anzahl der eigenen Fahrzeuge und möglicherweise das Alter des Fahrzeugbestands geregelt werden, um die Umweltziele zu erreichen.	

7. Ortsbezogene Reisepläne ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Dienstreisepläne	Ein Dienstreiseplan (Company Travel Plan, CTP) ist „eine Strategie für ein Unternehmen, um seine Verkehrsauswirkungen zu reduzieren und das Reiseverhalten seiner Mitarbeiter, Lieferanten, Besucher und Kunden zu beeinflussen“ (Rye, 2002). Sehr oft konzentriert sich der Reiseplan auf das Verhalten der Mitarbeiter.	Mobilitätsmanagement
Schulreisepläne	Schulreisepläne oder das Mobilitätsmanagement für Schulen (School Mobility Management, SMM) besteht aus einer ganzen Reihe von Maßnahmen, die in erster Linie darauf abzielen, das Mobilitätsverhalten von Schülern und Eltern bei Schulreisen zu ändern – vor allem durch Reduzierung der Autonutzung.	
Pedibus	Ein Pedibus unterstützt Kinder beim Gehen in Gruppen zu und von Kindergärten/Grundschulen.	Sicherheit und Schutz
Fahrradbus	Ein Fahrradbus unterstützt Kinder beim Radfahren in Gruppen zur und von der Schule (manchmal auch für Kindergärten). In der Regel werden die Kleinkinder von Erwachsenen begleitet.	Auto unabhängige Lebensweise
Fahrradschulung	Diese Maßnahme schult Kinder im Fahrradfahren, da gerade bei jüngeren Schülern die Verkehrssicherheit oft eine wichtige Rolle bei der Entscheidung über das Radfahren spielt. Solche Schulungen können auch für andere Personen, ganze Familien oder Mitarbeiter in ausgewählten Unternehmen durchgeführt werden.	
Überprüfung von Schulwegen	Überprüfung der Schulwege, um Stärken und Schwächen zu finden und Maßnahmen zu priorisieren.	Sicherheit und Schutz

8. Umgestaltung des Straßenraums ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Fahrs Spuren für Pkw mit mehreren Insassen	Fahrs Spuren für Pkw mit mehreren Insassen (High Occupancy Vehicle Lanes, HOV) sind so konzipiert, dass sie der Nutzung von Pkw durch nur eine oder wenige Personen entgegenwirken, indem sie Fahrzeugen mit mehr als einer Mindestanzahl an Insassen (in der Regel zwei oder drei) und Bussen Vorrang einräumen.	Kollektive Personenbeförderung
Straßenneubau	Der Straßenbau hat scheinbar einfache Ziele, den Zugang zu bisher mit dem Kraftfahrzeug nicht zugänglichen Bereichen zu ermöglichen, das Verkehrsaufkommen in einem Bereich durch Verlagerung in einen anderen zu reduzieren oder die Kapazität zu erhöhen.	Strategien des Nachfragemanagements
Einschränkung der Zugänglichkeit für Autos auf bestimmten Straßen	Einschränkung der Zugänglichkeit für Autos auf bestimmten Straßen	

9. Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs [\(Link\)](#)

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Busflottenmanagement-systeme	Ein Busflottenmanagementsystem nutzt Echtzeitinformationen über Busstandort und -leistung, um sicherzustellen, dass die Busse planmäßig fahren.	
Priorisierung von Bussen	Um die Busfahrzeiten gegenüber den Fahrzeiten im Individualverkehr wettbewerbsfähig zu machen, müssen eine Reihe von priorisierten Maßnahmen gezielt auf den Busverkehr angewendet werden.	
Regulierung des Busbetriebs	Unter der Regulierung des Busbetriebs versteht man hier die Governance, bei der die Verkehrsbehörden entweder die Erbringung von Busdienstleistungen an private Anbieter konzessionieren oder mit privaten Anbietern gesetzlich vorgeschriebene oder freiwillige Partnerschaften schließen.	
Fahrpreisniveau	Fahrpreise können als die geldwerte Gebühr für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bezeichnet werden, z. B. der Preis für ein Bahn- oder Busticket. Das Fahrpreisniveau kann durch Subventionen (oder Steuern) der nationalen oder lokalen Behörden beeinflusst werden.	
Vergünstigte Tarife	Vergünstigte Tarife bieten bestimmten Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem reduzierten Preis zu fahren. In einigen Fällen kann dies auch komplett kostenlose Fahrten bedeuten.	
Allgemeine Verbesserungen für die Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel	Diese Maßnahme zielt darauf ab, die Qualität der Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs (Public Transportation, PT) durch eine Erhöhung der Zugänglichkeit zu verbessern, z. B. durch eine Erhöhung von Geschwindigkeit, Häufigkeit, Bequemlichkeit, Zweckmäßigkeit, Komfort, Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit für alle Personen (dazu zählt auch ein barrierefreies Design für Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen).	Kollektive Personenbeförderung
Jobticket für öffentliche Verkehrsmittel/Vergünstigte Dauerkarten	Jobtickets sind Monats- oder Jahreskarten, die von öffentlichen oder privaten Organisationen für ihre Mitarbeiter en block bei einem Verkehrsverbund gekauft werden.	
Öffentliche Verkehrsmittel auf Abruf	Auch bekannt als: Öffentliche Verkehrsmittel „On Demand“. Öffentliche Verkehrsmittel „On Demand“ gelten als nutzerorientierte öffentliche Verkehrsmittel, das sich durch eine flexible Routenführung und Disposition von kleinen und mittleren Fahrzeugen auszeichnet, die im Mitfahrmodus zwischen Abhol- und Abfahrtsort fahren.	
Reorganisation der Fahrpläne von öffentlichen Verkehrsmitteln	Die Reorganisation der Fahrpläne von öffentlichen Verkehrsmitteln zielt darauf ab, die öffentlichen Verkehrsdienste zu optimieren und ihre Nutzung zu erhöhen, indem die Fahrpläne an den Lebensstil der Reisenden und ihre Mobilitätsmuster angepasst werden.	
Spezielle Ticketangebote für Schüler	Spezielle Schülertickets sind oft preisgünstige Dauerkarten, die unter Vorlage eines Schuldokuments gekauft werden.	
Saubere und leise Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr	Saubere und leise Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr	Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge
Verbesserung der lokalen CPT mit unterschiedlichen Wegen und Stopps	Verbesserung der lokalen CPT mit unterschiedlichen Wegen und Stopps	
Verbesserung der Zugänglichkeit für ältere oder behinderte Menschen im öffentlichen Personennahverkehr	Verbesserung der Zugänglichkeit für ältere oder behinderte Menschen im öffentlichen Personennahverkehr durch Zugangsrampen und taktile Flächen.	
Reduzierter Fahrpreis im öffentlichen Personennahverkehr für Jugendliche	Reduzierter Fahrpreis im öffentlichen Personennahverkehr für Jugendliche	
Reduzierte Preise im öffentlichen Personennahverkehr oder kostenloser öffentlicher Personennahverkehr	Reduzierte Preise im öffentlichen Personennahverkehr oder kostenloser öffentlicher Personennahverkehr	Kollektive Personenbeförderung
Straßenerhaltung an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs	Straßenerhaltung an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs	
Nachhaltige Optionen für Freizeitausflüge/ Tourismus	Nachhaltige Optionen für Freizeitausflüge/Tourismus	
Testphasen mit reduzierten Preisen im öffentlichen Personennahverkehr für neue Nutzer	Testphasen mit reduzierten Preisen im öffentlichen Personennahverkehr für neue Nutzer	Mobilitätsmanagement

10. Personalisierte Routenplanung ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD	
Flexible Arbeitszeiten	Ein Busflottenmanagementsystem nutzt Echtzeitinformationen über Busstandort und -leistung, um sicherzustellen, dass die Busse planmäßig fahren.		
Individuelle Reiseplanung	Um die Busfahrzeiten gegenüber den Fahrzeiten im Individualverkehr wettbewerbsfähig zu machen, müssen eine Reihe von priorisierten Maßnahmen gezielt auf den Busverkehr angewendet werden.		
Telekommunikation	Unter der Regulierung des Busbetriebs versteht man hier die Governance, bei der die Verkehrsbehörden entweder die Erbringung von Busdienstleistungen an private Anbieter konzessionieren oder mit privaten Anbietern gesetzlich vorgeschriebene oder freiwillige Partnerschaften schließen.		
Mobilitätsberater/ Mobilitätsmanager	Fahrpreise können als die geldwerte Gebühr für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bezeichnet werden, z. B. der Preis für ein Bahn- oder Busticket. Das Fahrpreinsniveau kann durch Subventionen (oder Steuern) der nationalen oder lokalen Behörden beeinflusst werden.		Mobilitätsmanagement
Mobilitätserziehung	Vergünstigte Tarife bieten bestimmten Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem reduzierten Preis zu fahren. In einigen Fällen kann dies auch komplett kostenlose Fahrten bedeuten.		
Personalisierte Reiseassistenz (Personalised Travel Assistance, PTA)	Diese Maßnahme zielt darauf ab, die Qualität der Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs (Public Transportation, PT) durch eine Erhöhung der Zugänglichkeit zu verbessern, z. B. durch eine Erhöhung von Geschwindigkeit, Häufigkeit, Bequemlichkeit, Zweckmäßigkeit, Komfort, Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit für alle Personen (dazu zählt auch ein barrierefreies Design für Menschen mit körperlichen oder geistigen Behinderungen).		
Telearbeit	Jobtickets sind Monats- oder Jahreskarten, die von öffentlichen oder privaten Organisationen für ihre Mitarbeiter en block bei einem Verkehrsverbund gekauft werden.		
Plattform für MaaS	Saubere und leise Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr	Auto unabhängige Lebensweise	

11. Parken ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD	
Fahrradabstellplätze & Unterstände	Parkplätze und Unterstände für Fahrräder in Städten sollten idealerweise die folgenden Punkte berücksichtigen: ungeschütztes, aber sicheres Parken an günstigen Standorten für Geschäfte und Dienstleistungen, was kostengünstig zu realisieren ist; zusätzlich abschließbare Fahrradboxen und überwachte Fahrradstationen, die langfristige Abstellmöglichkeiten und den besten Schutz vor Wetter und Diebstahl bieten.		
Parken abseits der Straße	Das Parken abseits der Straße in einer speziell dafür vorgesehenen Einrichtung (mehrstöckig) oder in einem Bereich (einer Fläche), der explizit für das Parken ausgewiesen ist. Die Bereitstellung solcher Einrichtungen hat erhebliche Auswirkungen auf die Pkw-Nutzung.		
Parkbestimmungen	Häufig reicht die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze nicht aus, um den Bedarf von Lieferfahrzeugen zu decken. Spediteure werden so gezwungen, in zweiter Reihe zu parken, da die Nachfrage nach Parkplätzen die lineare Kapazität der Straßen übersteigt. Die Bereitstellung von Be- und Entladeflächen ist eine gemeinsame lokale und politische Maßnahme zur Organisation der Zustellaktionen für die letzte Meile. Fehlende Stellflächen für Lieferungen verlagern den Lieferbetrieb auf Fahrspuren oder Gehwege und führen zu Staus und potenziellen Gefahrensituationen für andere Verkehrsteilnehmer.		Strategien des Nachfragemanagements
Parkgebühren	Parkgebühren sind finanzielle Kosten, die Autofahrern für die Nutzung von Parkplätzen anfallen, sei es auf speziellen Parkplätzen oder auf ausgewiesenen Parkplätzen auf der Straße.		
Parkkontrollen	Parkkontrollen werden für Parkplätze auf und abseits der Straße (mehrstöckig, ebenerdig und unterirdisch) eingesetzt, wobei die Art der Kontrolle je nach Art des Parkraums variiert.		
Parkplatznormen	Parkplatznormen sind die Normen für die Anzahl der Parkplätze, die für Neuentwicklungen aller Art innerhalb des Raumordnungssystems erforderlich oder zulässig sind.		
Private Parkgebühren	Private Parkgebühren werden im Wesentlichen von den Kommunen für bestehende oder zukünftige Nichtwohnungsentwicklungen, z. B. Bürogebäude, erhoben. Sie sollen dazu beitragen, die Nachfrage nach Parkplätzen und damit das Verkehrsaufkommen zu verringern, insbesondere in Stadtzentren, in denen der Anteil des Pendlerverkehrs am Verkehrsaufkommen erheblich ist.		
Parkleitsysteme	Parkleitsysteme (Parking Guidance and Information, PGI) nutzen Wechselverkehrszeichen (Variable Message Signs, VMS), um den Fahrer über den Standort und die Verfügbarkeit von Stellplätzen in Parkhäusern zu informieren.	Verkehrstelematik	
Parkraumbewirtschaftung	Der Begriff „Parkraumbewirtschaftung“ bezieht sich auf den Prozess der Kontrolle der Höhe, der Kosten und/oder des Zugangs zu Parkplätzen auf einem Gelände.	Strategien des Nachfragemanagements	
Standortbezogene Parkraumbewirtschaftung	Der Begriff „Parkraumbewirtschaftung“ bezieht sich auf den Prozess der Kontrolle der Höhe, der Kosten und/oder des Zugangs zu Parkplätzen auf einem Gelände.		
Mitbenutzung von Parkplätzen durch Arbeiter von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr und durch Bewohner von 17:00 Uhr bis 9:00 Uhr etc.	Mitbenutzung von Parkplätzen durch Arbeiter von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr und durch Bewohner von 17:00 Uhr bis 9:00 Uhr etc., meist in gemischt genutzten Gebieten möglich.		

12. Neue öffentliche Verkehrsmittel ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Metrobus	Metrobus bezeichnet einen öffentlichen Busverkehr, der den Fahrgästen eine schnellere, zuverlässigere und komfortablere Fahrt ermöglichen soll als herkömmliche Busverbindungen.	Kollektive Personenbeförderung
Busverkehr	Unter öffentlichen Verkehrsdiensten versteht man die gesamte Palette der der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Verkehrsdienste, einschließlich bedarfsgerechter Verkehrsmittel, Busse, Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen und Fernverkehrszügen.	
Neue Bahnverbindungen	Neue Eisenbahnverbindungen auf bestehenden Strecken können neue oder verbesserte Reismöglichkeiten bieten, indem sie direktere Verbindungen ermöglichen und so die allgemeinen Reisekosten senken.	
Neue Bahnhöfe und Linien	Neue Bahnhöfe an bestehenden konventionellen Bahnlinien, die neue Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten bieten und damit die geografische Erreichbarkeit des Schienennetzes verbessern.	
Terminals & Umsteigemöglichkeiten	Ein Terminal oder Umsteigemöglichkeit soll die Fahrzeiten von Tür zu Tür mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern, indem es den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Diensten innerhalb eines einzigen Gebäudes erleichtert.	
Straßenbahnen und Stadtbahnen	Straßenbahnen und Stadtbahnen weisen viele Merkmale der schwereren Eisenbahnsysteme wie U- und S-Bahn auf, arbeiten aber mit einer geringeren Kapazität.	
Schulbus	Ein Schulbus ist ein Bus, mit dem Kinder und Jugendliche zu und von der Schule und zu Schulveranstaltungen transportiert werden.	

13. Neue Modelle der Autonutzung ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Autoclubs	Autoclubs sind in der Regel organisierte Systeme, denen sich die Öffentlichkeit anschließen kann, um für kurze Zeit Zugang zu einem Fahrzeug zu erhalten.	Auto unabhängige Lebensweise
Fahrgemeinschaften	Das Konzept der Fahrgemeinschaften ist nicht neu, es bestehen jedoch große Unterschiede zwischen den Methoden, mit denen diese Systeme in verschiedenen Ländern entwickelt wurden. Die Unterschiede beinhalten auch Abweichungen in der Terminologie. Eine Fahrgemeinschaft kann lose definiert werden als jeder Prozess, bei dem es einem Autofahrer ermöglicht wird, eine andere Person mitzunehmen. Dies kann von informellen Fahrten zwischen Freunden und Familie bis hin zu einem formal organisierten System für Fahrten zur und von der Arbeit reichen. Fahrgemeinschaften (ein europäischer Begriff) sind auch bekannt als „Lift Giving“, „Carpooling“ (in Nordamerika) und „Carsharing“ (im Vereinigten Königreich). Im Vereinigten Königreich ist „Carpool“ (Fuhrpark) der Begriff, der verwendet wird, um die Situation zu beschreiben, in der ein Unternehmen ein oder mehrere Fahrzeuge besitzt, die von seinen Mitarbeitern bei Bedarf im Rahmen der Unternehmenstätigkeit genutzt werden.	
Carpooling	Beim Carpooling unternehmen zwei oder mehr Personen dieselbe Fahrt mit einem der eigenen Personenkraftwagen (im Vereinigten Königreich wird dies als „Car Sharing“ bezeichnet).	
Car Sharing	Carsharing ist ein Mobilitätsdienst, bei dem für die Nutzung eines Autos pro Stunde/Tag etc. bezahlt wird. Das Fahrzeug gehört einem einzelnen Unternehmen, das das Programm auf kommerzieller Basis betreibt. Normalerweise befinden sich die Autos nicht in einem zentralen Depot, sondern sind über die ganze Stadt oder sogar mehrere Städte verteilt.	
Van Pooling	Beim Van Pooling betreiben Mitarbeiter einen Minibus in einer Gruppe für die Fahrten zur und von der Arbeit. Sie teilen sich die Kosten für das Fahrzeug und seinen Betrieb. Manchmal wird diese Regelung vom Arbeitgeber subventioniert; sie kann auch von einem Dritten und nicht von den Arbeitnehmern organisiert werden.	

14. Marketing und Incentives ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Werbeaktivitäten	Unter dem Begriff Werbeaktivitäten werden mehrere verschiedene Werbemittel betrachtet, die von sehr traditionellen Werkzeugen wie Broschüren, Newslettern etc. bis hin zu fortschrittlicheren Werkzeugen wie Facebook, YouTube etc. reichen.	Mobilitätsmanagement
Crowd Sourcing	Crowd Sourcing kann auf zwei verschiedene Arten funktionieren. Erstens als die passive/semipassive Erfassung von Informationen über Web-2.0-fähige Geräte wie Smartphones, die von Reisenden im öffentlichen Nahverkehr oder in Autos im Straßennetz mitgeführt werden können. Dies kann dadurch bereichert werden, dass die Benutzer gebeten werden, zusätzliche Informationen zur Verfügung zu stellen, z. B. welche Beförderungsart sie benutzen und, im Falle von öffentlichen Verkehrsmitteln, wie die Servicenummer lautet.	Öffentlichkeitsbeteiligung
Werbung & andere Werbeaktionen	Der Kern der Idee besteht in der Förderung freiwilliger Verhaltensänderungen durch Sensibilisierung und die Werbung von Alternativen zum Auto.	
Aufklärungskampagnen & -Veranstaltungen zum Reiseverhalten	Medien, die darauf abzielen, das öffentliche Verständnis für die durch das Verkehrswachstum und die Auswirkungen des Reiseverhaltens verursachten Probleme zu verbessern und zu vermitteln, was zur Lösung dieser Probleme getan werden kann, einschließlich der Änderung des eigenen Reiseverhaltens. Es kann verschiedene Arten von Sensibilisierungskampagnen für Reisen geben, einschließlich jährlicher Veranstaltungen.	Mobilitätsmanagement
Kampagne für das Tragen von Fahrradhelmen	Reduzierter Preis/Kostenloser Helm zusammen mit Verkehrssicherheitshinweisen	
MM-Werbung und Rabatte für Neueinsteiger	MM-Werbung und Rabatte für Neueinsteiger	

15. Flächennutzungsplanung

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Beiträge von Bauunternehmern	Die Beiträge der Bauunternehmer zur Infrastruktur beinhalten eine Zahlung (oder Abgabe) eines Gebäudeentwicklers, zur Unterstützung der Infrastruktur in dem von ihm entwickelten Gebiet.	Öffentlichkeitsbeteiligung
Bebauungsdichte und -vielfalt	Eine höhere Bebauungsdichte kann kürzere Fahrten und damit das Laufen und Radfahren fördern. Außerdem kann sie dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. In ähnlicher Weise kann ein besserer Mix von Bebauungsvielfalt die Zugänglichkeit verbessern und damit die Notwendigkeit von Reisen reduzieren.	
Flächennutzung zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs	Verbesserung der Bedingungen für den effizienten Betrieb des öffentlichen Verkehrs;	Strategien des Nachfragemanagements
Nachhaltiger Verkehr in der Flächennutzungsplanung	Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtgebieten und ermöglichen, dass die Einwohner alternative Verkehrsmittel häufiger nutzen können; Steigerung der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere durch Förderung des Moduswechsels weg vom Privatfahrzeug.	

16. Integration von Modi ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Park & Ride	Park and Ride ist ein integriertes Verkehrsmittel, das privaten Verkehrsteilnehmern ermöglicht, ihre Fahrzeuge auf einem Parkplatz zu parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Stadtzentrum zu fahren.	Strategien des Nachfragemanagements
Integriertes Ticketing	Das integrierte Fahrscheinsystem ermöglicht es einem Fahrgast, mit einem einzigen Ticket für die gesamte Fahrt innerhalb eines öffentlichen Verkehrsmittels oder zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu wechseln.	
Angebot integrierter Tarife	Diese Maßnahme ermöglicht es den Fahrgästen, ein einziges Ticket für verschiedene Dienstleistungen zu verwenden, z. B. für alle öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb einer Stadt oder Region, oder ein Eintrittsticket für eine Sportveranstaltung als Ticket für den öffentlichen Verkehr.	Verkehrstelematik
ÖPNV-Sonderformen	ÖPNV-Sonderformen bezeichnen Verkehrsmittel, die irgendwo zwischen Bus und Taxi angesiedelt sind. Der Begriff deckt ein breites Spektrum an Verkehrsdienstleistungen ab, das vom weniger formellen Gemeinschaftsverkehr bis hin zu flächendeckenden Netzen reicht.	Kollektive Personenbeförderung
Planen von multimodalen Reisen, Wechsel vom Bus zum Fahrrad etc.	Planen von multimodalen Reisen, Wechsel vom Bus zum Fahrrad etc.	Strategien des Nachfragemanagements

17. Inklusive Stadtgestaltung ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Öffentlicher Raum, Maßnahmenumsetzung in Madrid	Die Stadt von Autos befreien	Strategien des Nachfragemanagements
Lösungen für den Öffentlichen Raum	Minimierung der Trennung von VRU und Fahrzeugen.	

18. E-Ticketing ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Buchung von Reisen im öffentlichen Personennahverkehr per App etc.	Buchung von Reisen im öffentlichen Personennahverkehr per App für eine bessere Zugänglichkeit	Verkehrstelematik

19. Umweltzonen ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Autofreie Zonen um Schulen herum	Autofreie Zonen innerhalb von z. B. 500 m um Schulen herum	Strategien des Nachfragemanagements
Umweltzonen	Umweltzonen sind Bereiche, in denen der Zugang für Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen beschränkt ist. Sie konzentrieren sich in der Regel auf Stadtzentren, in denen eine dichte Flächennutzung sowie ein hohes Verkehrsaufkommen herrschen und die Belastung für die Bevölkerung hoch ist.	

20. Elektrobatterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Reservierung der besten Parkplätze ausschließlich für Elektroautos	Kann sowohl in Industriegebieten als auch in Stadtzentren eingesetzt werden	Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge
Ladestationen für Elektroautos	Ladestationen für Elektroautos	

21. Radfahr-Infrastruktur ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Radwegenetze	Ein Radwegenetz bildet den Rahmen für eine Reihe von Maßnahmen und Verbesserungen der Radfahr-Infrastruktur in einem bestimmten Gebiet oder einer bestimmten Stadt und kann folgende Punkte umfassen: ein Netz von Fahrradwegen mit getrennten Einrichtungen für Fahrräder, die Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen und -depots sowie die Integration des Fahrrads in den öffentlichen Verkehr. Im Idealfall sollten diese „harten“ Infrastrukturmaßnahmen auch durch „weiche“ Marketing-, Werbe- und Routenplanungsmaßnahmen unterstützt werden.	Auto unabhängige Lebensweise
Getrennte Einrichtungen für Fahrräder	Getrennte Einrichtungen für Fahrräder ist ein Sammelbegriff für eine Reihe von Fahrradinfrastrukturen, die aus markierten Spuren, Wegen, Abbiegespuren und Pfaden bestehen, die für die Nutzung durch Radfahrer bestimmt sind und von denen der motorisierte Verkehr generell ausgeschlossen ist.	
Verbesserung der Einrichtungen für Fahrräder	Die Verbesserung der Einrichtungen für Fahrräder zielt darauf ab, das Aufkommen des Radverkehrs zu erhöhen, indem die Bedingungen dafür verbessert werden. Es gibt viele Möglichkeiten, die Bedingungen für Radfahrer zu verbessern. Dazu gehören: Verbesserung der Radspuren und Radwege, Abstellplätze für Fahrräder, Erhöhung der persönlichen Sicherheit beim Radfahren sowie die Kombination von Radfahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln.	
Ladestationen für Elektroautos	Ladestationen für Elektroautos	
Service-Stationen für Fahrräder mit Fahrradpumpen etc.	Service-Stationen für Fahrräder mit Fahrradpumpen etc.	

22. Staugebühren ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Straßenbenutzungsgebühr	Bei der städtischen Straßenbenutzungsgebühr (auch Staugebühr oder Maut genannt) werden den Fahrern die Kosten für die Nutzung der von ihnen befahrenen Straßen berechnet.	Strategien des Nachfragemanagements

23. Saubere Fahrzeuge ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Förderung kohlenstoffarmer Fahrzeuge	Förderung der Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen	Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge
Saubere Fahrzeuge und alternative Kraftstoffe	Reduzierung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs	
Ökologisches Fahren	Ökologisches Fahren ist eine Fahrweise, die den Kraftstoffverbrauch reduziert und damit die Treibhausgasemissionen und die Unfallrate senkt. Spezielle Kampagnen, Workshops und Schulungen, die auf eine Änderung des Fahrverhaltens für eine bessere Energieeffizienz und Verkehrssicherheit abzielen.	

24. Fahrrad-Sharing-Systeme ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Fahrrad-Sharing	Das Konzept eines solchen Sharing-Programms besteht darin, Fahrräder als städtisches Verkehrsmittel für die Nutzer kostenlos oder erschwinglich zu machen, um den Anstieg des Automobilverkehrs und die daraus resultierenden Umwelt- und Stauprobleme zu begrenzen.	Auto unabhängige Lebensweise
Fahrrad-Pools	Ein Mobilitätsdienst, bei dem Fahrräder in einer Stadt oder an einem Arbeitsplatz zur Verfügung gestellt werden, damit die Einwohner einfachen Zugang zu diesen gemeinsamen Fahrrädern haben, anstatt auf eigene Fahrräder angewiesen zu sein.	
E-Bike-Pools	E-Bike-Pools	

25. Zugangsbeschränkungen ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Physische Einschränkungen	Physische Einschränkungen schränken die Nutzung von Autos in städtischen Gebieten oder anderen spezifischen Zonen ein, indem sie die Kapazität der Straßen reduzieren, z. B. durch Straßensperren, oder indem sie diese Kapazitäten der Straßen vom Auto auf andere Verkehrsmittel wie Busse, Fahrräder und Fußwege übertragen. Dazu gehören Busprioritäten, Radwege, ausgedehnte Fußgängerzonen, Straßenbahnen wie Straßen- oder Stadtbahnssysteme sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.	Strategien des Nachfragemanagements
Regulatorische Beschränkungen	Es gibt zwei Haupttypen von regulatorischen Beschränkungen: Zulassungssysteme, in denen nur bestimmte Fahrzeuge in einen Bereich einfahren dürfen, und Kennzeichenbeschränkungen, die bestimmte Nummernschilder an bestimmten Tagen verbieten.	
Schaffung von Zonen, in denen nur zugelassene Fahrzeuge erlaubt sind.	Schaffung von Zonen, in denen nur ausgewählte Fahrzeuge fahren dürfen. Bei diesen Zonen könnte es sich sowohl um sensible Bereiche handeln, die nur niedrige Emissionen erlauben, als auch um zentrale oder historische Bereiche, wie z. B. Naturparks etc. Die Beschränkungen können dabei für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von z. B. sauberen Fahrzeugen gelten.	
Schaffung von Zonen, in denen motorisierter Verkehr generell verboten ist.	Schaffung von Zugangskontrollzonen, in denen motorisierter Verkehr vollständig verboten ist. Solche Zonen können zentrale oder historische Gebiete, Naturparks etc. sein. Diese Maßnahme erhöht die Attraktivität für Fußgänger und langsame Verkehrsmittel sowie die Lebensqualität und Luftqualität in diesem Gebiet.	



DIE CIVITAS-INITIATIVE WIRD
MITFINANZIERT DURCH DIE
EUROPÄISCHE UNION

www.sumps-up.eu

