



STEP-UP FÜR INTERMEDIÄRE STÄDTE

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



Europäische Plattform
für nachhaltige urbane
Mobilitätspläne



Handbuch zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP

STEP-UP

FÜR INTERMEDIÄRE
STÄDTE

IMPRESSUM

Über uns

CIVITAS SUMPs-Up ist ein 42-monatiges Projekt, das im Rahmen des Forschungs- und Innovationsaktionsprogramms der Europäischen Union Horizon 2020 durch die Finanzhilfevereinbarung 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 Drăgușescu (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 SUMPs-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

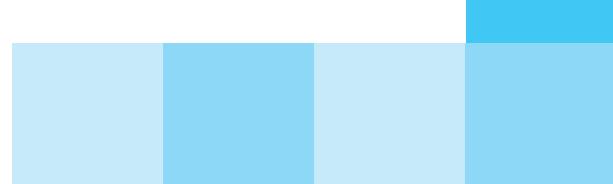
www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



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



 Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/11384-1807-1001

2020
CIVITAS SUMPs-UP

INHALTSVERZEICHNIS

1. ZUSAMMENFASSUNG	4
2. EINFÜHRUNG	4
2.1 Ein Produkt von SUMPs-Up	5
2.2 Kontext der Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen	5
2.3 Übersicht über die Handbücher	6
3. STEP-UP – DER SCHRITT VON EINZELMASSNAHMEN ZUR SYSTEMATISCHEN UND INTEGRIERTEN SUMP-ENTWICKLUNG	8
3.1 Systematischer Überblick über bereits ausgewählte oder durchgeführte Maßnahmen	9
3.2 Hinweise zur Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen	10
3.3 Allgemeine Empfehlungen zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen	19
4. FUSSNOTEN	20
4.1 Output von SUMPs-Ups	20
4.2 Im Text angeführte Verweise	20
ANHANG I	21
Lange Liste mit Maßnahmen	21

1. ZUSAMMENFASSUNG

Dieses Handbuch unterstützt Städte, die mit der Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität bereits vertraut sind. Eine Step-up-Stadt wendet SUMP-Maßnahmen bereits an, jedoch noch nicht systematisch.

Die Themen, die in diesem Handbuch behandelt werden, beinhalten 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 erreicht wurde, und die Systematik im Prozess der Maßnahmenauswahl.

Tipps und Anregungen, wie man diese Probleme angeht, werden in zwei Schwerpunktbereichen unterteilt:

1. ein systematischer Überblick über bereits ausgewählte oder durchgeführte Maßnahmen, um zu überprüfen, ob alle relevanten Herausforderungen, Mobilitätspolitikfelder, Verkehrsträger und Arten von Maßnahmen abgedeckt sind,
2. eine schrittweise Anleitung zur Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen für eine systematische und integrierte SUMP-Entwicklung.

Für den systematischen Überblick können drei Modelle verwendet werden, um bestehende Maßnahmen und Pläne zu sortieren und zu organisieren, die auf (1) Herausforderungen, (2) Mobilitätspolitikfelder und Verkehrsträger und (3) Arten von Maßnahmen basieren.

Nach Abschluss der systematischen Übersicht kann die Zusammenfassung der Maßnahmen zu Paketen gemäß dem 4-Schritte-Prinzip erfolgen. Es stellt Maßnahmenpakete zusammen, die auf dem Grundsatz beruhen, dass die Grundlage für ein Maßnahmenpaket immer aus Maßnahmen, die die Verkehrsnachfrage beeinflussen, und Maßnahmen zur effizienteren Nutzung des bestehenden Verkehrssystems bestehen sollte.

2. EINFÜHRUNG

Trotz der Unterstützung durch den Plan für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) und des in den letzten Jahren verfügbaren Wissens für die lokalen Behörden, ist die Annahme von SUMPs relativ langsam verlaufen. Es besteht Bedarf an einem systematischeren Verständnis und Unterstützung für die Entwicklung und Umsetzung von SUMPs.

Dieses Handbuch ist Teil der Systematisierung des SUMP-Prozesses und dient dazu, die effektivsten Planungsinstrumente und -methoden für den SUMP-Prozess zu identifizieren und in wichtigen Themenbereichen zu beraten, die für eine qualitativ hochwertige, effektive und effiziente SUMP-Entwicklung relevant sind. Das Themengebiet dieses Handbuchs ist die Auswahl von Maßnahmen und ihre Zusammenfassung zu Paketen.

2.1 Ein Produkt von SUMPs-Up

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

CIVITAS SUMPs-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 SUMPs-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: SUMPs-Up

SUMPs-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, wie im Handbuch zur Auswahl der Maßnahmen beschrieben, das im Rahmen des europäischen Projekts CH4LLENCE entwickelt wurde. So gibt es beispielsweise eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen, die den Auswahlprozess komplex machen können, viele Stakeholder haben vorgefasste Vorstellungen davon, was zu tun ist und die ausgewählten Maßnahmen müssen umsetzbar 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 SUMPs-Up veröffentlichten Handbücher zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen bieten Städten mit unterschiedlichem SUMP-Erfahrungs niveau 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.

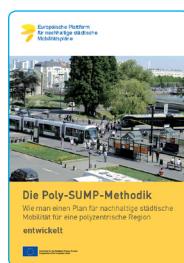


Diese Leitlinien richten sich an Fachleute im Bereich des urbanen Verkehrs und der Mobilität sowie an andere Akteure, die an der Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität beteiligt sind.

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 CH4LLENCE-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



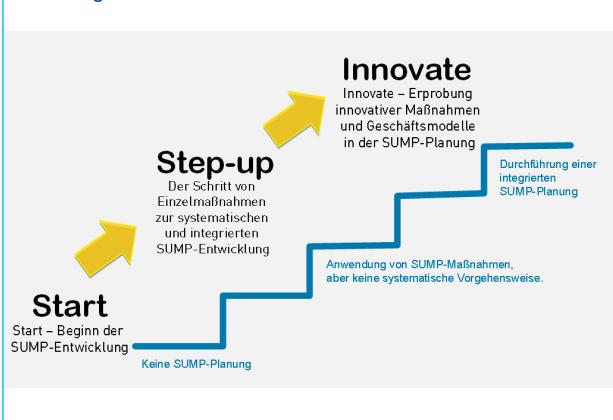
2.3 Übersicht über die Handbücher

Das Projekt CIVITAS SUMPs-Up hat drei Handbücher für die Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP entwickelt. Die Handbücher sind dafür gedacht, Städte zu unterstützen, die einem maßnahmengesteuerten Ansatz für eine umfassendere Planung folgen oder folgen möchten, und die im Rahmen ihres SUMP-Prozesses Maßnahmen und Maßnahmenpakete entwickeln möchten. Die Handbücher konzentrieren sich auf spezifische Herausforderungen, denen Städte mit unterschiedlichem Reifegrad und Erfahrung in der SUMP-Planung bei der Auswahl von Maßnahmen begegnen können. Wie in Abbildung 1 dargestellt, sind die drei Handbücher auf die Unterstützung von Städten zugeschnitten, die mit der SUMP-Entwicklung beginnen (Startversion des Handbuchs), den Schritt von Einzelmaßnahmen zur systematischen und integrierten SUMP-Planung machen (Step-up-Version des Handbuchs) oder innovative Maßnahmen und Geschäftsmodelle in der SUMP-Planung testen (Innovate-Version des Handbuchs). Städte können sich von jedem der Handbücher inspirieren lassen, unabhängig davon, welcher Kategorie sie derzeit angehören.

Jedes der Handbücher folgt der gleichen Struktur. Zunächst gibt ein Einführungsabschnitt einen Überblick über den Kontext der Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen in einem SUMP. Anschließend besteht der Hauptteil aus dem eigentlichen Handbuch in der Version „Start“, „Step-up“ oder „Innovate“. Am Ende geben Endnoten Hinweise auf andere relevante Wissensquellen und Anregungen. Anregungen werden in grünen und gelben Kästen hervorgehoben, Empfehlungen dafür, „was zu tun ist“, werden in Tabellen und blauen Abbildungen dargestellt, während Beispiele in Tabellen und Abbildungen mit rotem Text dargestellt werden.

Die Handbücher sollen als Wissens- und Inspirationsquelle sowohl für Stadtplaner als auch für andere am SUMP-Prozess Beteiligte dienen. Die Handbücher erheben nicht den Anspruch, das einzige gültige Mittel für die Auswahl der Maßnahmen und Maßnahmenpakete für jede Stadt zu liefern. Sie sollen vielmehr als Orientierung und Inspiration für den Prozess der Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP dienen. Sie konzentrieren sich insbesondere darauf, wie man in diesem Prozess mit den für jede Stadt einzigartigen Voraussetzungen, Herausforderungen und Zielen umgeht.

Abbildung 1: Schematischer Überblick über die drei Handbücher.



Start – Beginn der SUMP-Entwicklung

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 fortgeschritten Maßnahmen unpraktisch machen kann.

Step-up – Der Schritt von Einzelmäßigkeiten 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. STEP-UP

DER SCHRITT VON EINZELMASSNAHMEN ZUR SYSTEMATISCHEN UND INTEGRIERTEN SUMP-ENTWICKLUNG

Viele Städte in Europa sind mit der SUMP-Planung vertraut, verfolgen aber noch keinen systematischen und integrierten Ansatz. Im Rahmen des Projekts SUMPs-Up wurde 2017 eine Umfrage durchgeführt, bei der Städte in Europa nach ihren SUMP-Erfahrungen gefragt wurden. Von den 328 teilnehmenden Städten hat mehr als ein Drittel nachhaltige Maßnahmen zur städtischen Mobilität durchgeführt, jedoch nicht systematisch (siehe Abbildung 2). 85 % der Städte verfügen darüber hinaus über Pläne oder Programme für einzelne Mobilitätsbereiche, wie z. B. einen Fahrradplan oder ein Verkehrssicherheitsprogramm.

Aus dieser Sicht zeigt die SUMPs-Up-Umfrage, dass es notwendig ist, Städte zu unterstützen, die sich der nachhaltigen Planung der urbanen Mobilität bewusst sind und in der Regel über einen oder mehrere Pläne oder Programme für einzelne Mobilitätspolitikbereiche verfügen, die jedoch ihre Fähigkeit zur Durchführung eines systematischeren und

integrierteren SUMP-Planungsansatzes, bei dem Synergien zwischen verschiedenen Politikbereichen und Maßnahmen gefunden werden können, erhöhen müssen. Diese Städte werden in diesem Handbuch als „Step-up-Städte“ bezeichnet.

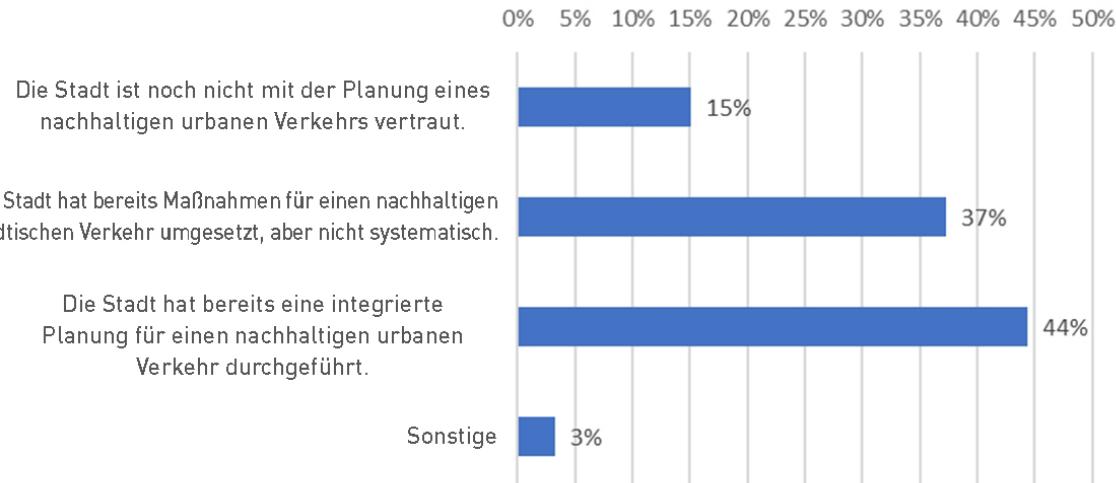
Das Handbuch für die Step-up-Stadt besteht aus den folgenden zwei Hauptteilen:

1. **Ein systematischer Überblick** über bereits ausgewählte oder durchgeführte Maßnahmen, um zu überprüfen, ob alle relevanten Herausforderungen, Mobilitätspolitikfelder, Verkehrsträger und Arten von Maßnahmen abgedeckt sind.
2. **Eine schrittweise Anleitung** zur Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen für eine systematische und integrierte SUMP-Entwicklung.

Abbildung 2: Erfahrungen in der SUMP-Planung in den Städten, die an einer Umfrage im Rahmen des CIVITAS 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.

Erfahrung in der Planung nachhaltiger urbaner Mobilität



3.1 Systematischer Überblick über bereits ausgewählte oder durchgeführte Maßnahmen

Die Step-up-Stadt kann bereits über laufende SUMP-Prozesse verfügen und/oder bereits Maßnahmen auf der Grundlage von Plänen/Programmen für einzelne Mobilitätspolitikbereiche umgesetzt haben. Dieser erste Teil des Handbuchs für Step-up-Städte enthält einen systematischen Überblick über bereits ausgewählte oder umgesetzte Maßnahmen, um zu prüfen, ob die Bandbreite der Herausforderungen, Mobilitätspolitikfelder, Verkehrsträger und Arten von Maßnahmen in den bestehenden Plänen und Programmen abgedeckt sind. Während eine Starterstadt Prioritäten zwischen Herausforderungen, Zielen und Ressourcen für verschiedene Politikbereiche setzen muss, muss die Step-up-Stadt weitergehen und Schwächen bestimmen sowie Synergien finden, um diese Schwächen als Triebkräfte für ein nachhaltigeres Verkehrssystem zu stärken. Nachfolgend werden Leitlinien für eine systematische Überprüfung bereits ausgewählter oder umgesetzter

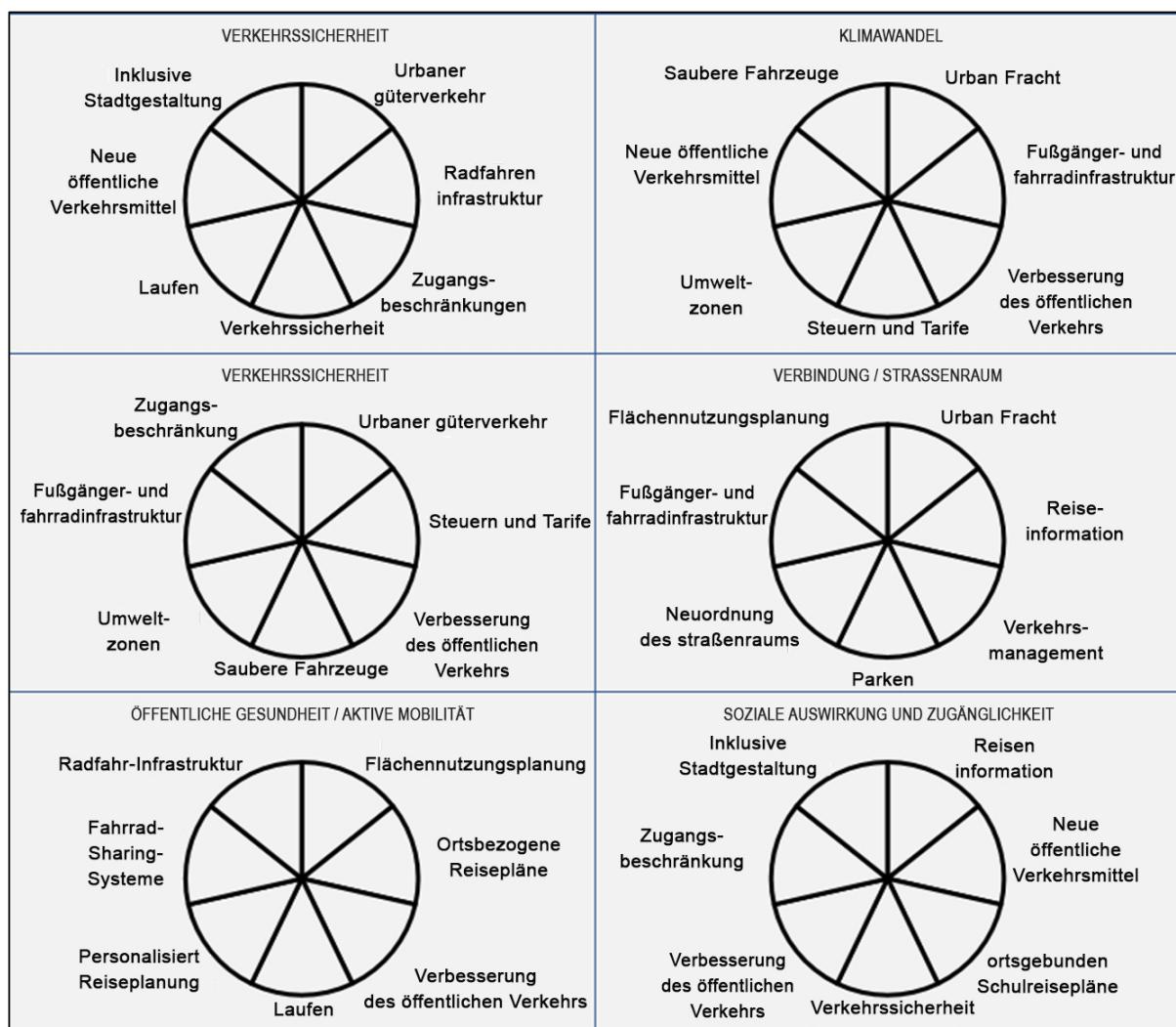
Maßnahmen in Bezug auf Herausforderungen, Mobilitätspolitikbereiche, Verkehrsträger und Arten von Maßnahmen geschildert.

1: Herausforderungen

In einer Stadt können viele verschiedene Arten von lokalen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Nutzung des Verkehrssystems und des Systems selbst bestehen. Viele von ihnen lassen sich unter den folgenden Beispielen von allgemeinen Herausforderungen für die urbane Mobilität zusammenfassen:

- Klimawandel,
- Luftverschmutzung und Lärm,
- Verkehrssicherheit,
- Stau/Straßenraum,
- Öffentliche Gesundheit/Aktive Mobilität,
- Soziale Integration und Zugänglichkeit.

Abbildung 3: Beispiele für Maßnahmenbereiche zur Bewältigung unterschiedlicher allgemeiner Herausforderungen, die in der Planung der urbanen Mobilität üblich sind. Eine Herausforderung kann mit einer Vielzahl von Maßnahmen angegangen werden. Die verschiedenen Maßnahmenbereiche, die in den Kreisdiagrammen angezeigt werden, können als Kontrolle verwendet werden, um zu sehen, ob eine Stadt einen breiten Ansatz für eine bestimmte Herausforderung verfolgt. Die in der Abbildung dargestellten Maßnahmenbereiche basieren auf den verfügbaren Quellen verschiedener Maßnahmen, die in Anhang I zusammengefasst sind.



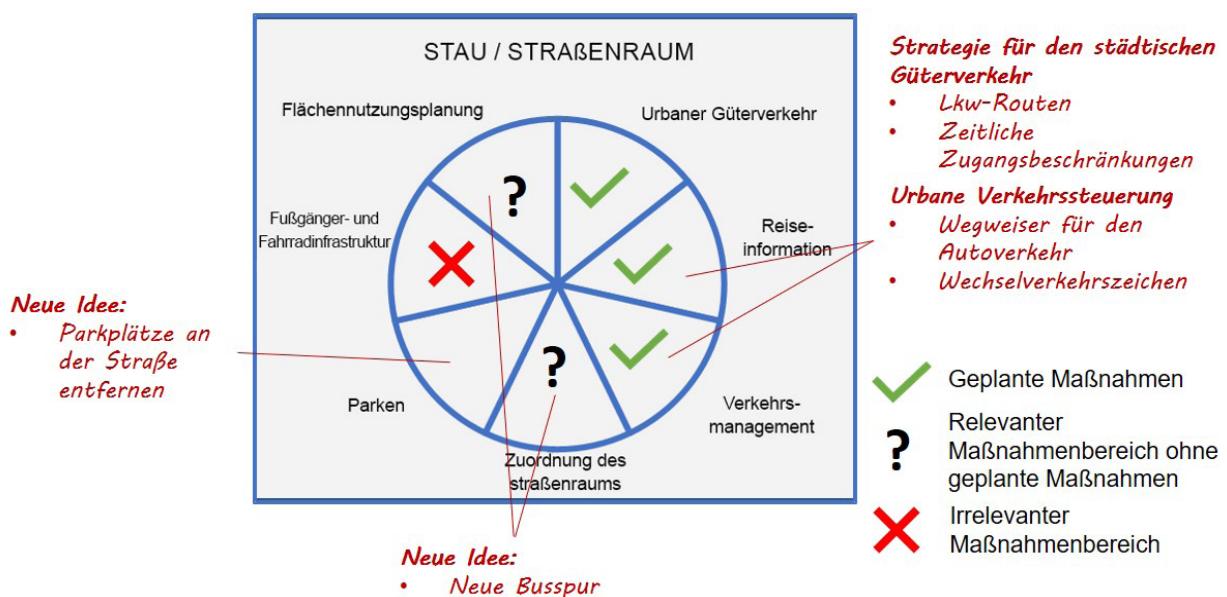
Diese Beispiele für allgemeine Herausforderungen können als Struktur für einen systematischen Überblick verwendet werden, um festzustellen, ob lokale Herausforderungen existieren, die von keinem Plan oder keiner Maßnahme abgedeckt sind. Wenn in einer Stadt beispielsweise Staus eine prioritäre Herausforderung darstellen, gibt es mehr als einen Weg, um die Herausforderung anzugehen und durch implementierte Maßnahmen positive Effekte zu erzielen. Beispiele für Maßnahmenbereiche, die zur Bewältigung der oben genannten allgemeinen Herausforderungen nützlich sind, sind in Abbildung 3 dargestellt (die Kreisdiagramme können als Kontrollkästchen verwendet werden).

Durch die Anwendung dieser Methode wird deutlich, ob eine priorisierte Herausforderung existiert, die nur von wenigen Maßnahmenbereichen angegangen wird und ob ein Potenzial dafür besteht, die Angriffsfläche des Problems zu erweitern.

Ein fiktives Beispiel für die Verwendung der Kreisdiagramme ist in Abbildung 4 dargestellt. Durch das Aufschreiben ausgewählter oder geplanter Maßnahmen aus bestehenden Plänen und Programmen wird deutlich, ob es Maßnahmenbereiche gibt, die nicht berücksichtigt wurden. In diesem Fall gibt es Maßnahmen, die in den Bereichen urbaner Güterverkehr, Reiseinformationen und Verkehrsmanagement ausgewählt oder umgesetzt wurden und die die lokale Herausforderung bereits angehen. Um die lokale Herausforderung noch intensiver anzugehen, kann der Fokus auf die anderen Maßnahmenbereiche gerichtet werden. In diesem Beispiel können Ideen für das Entfernen von Parkplätzen an der Straße und zur Schaffung einer neuen Busspur ein Maßnahmenpaket zur Ergänzung der bereits umgesetzten Maßnahmen bilden. Der Maßnahmenbereich Gehen und Radfahren wurde in diesem Fall als nicht wichtig erachtet.

Abbildung 4: Fiktives Beispiel, wie das Kreisdiagramm verwendet werden kann, um die Auswahl der Maßnahmen zu systematisieren, um eine lokale Herausforderung anzugehen.

Lokale Herausforderung: *Busse geraten in einem zentralen städtischen Verkehrskorridor zu Stoßzeiten in Staus*



2: Mobilitätspolitische Bereiche und Verkehrsträger

Wenn eine Stadt Priorität darauf gelegt hat, die Verkehrsträger auszubalancieren und die Nutzung nachhaltiger Transportmittel zu erhöhen, kann dies in Form einer umgekehrten Pyramide dargestellt werden. Die umgedrehte Verkehrspyramide wird von vielen Städten seit Jahren zur Veranschaulichung von Prioritäten verwendet (siehe Abbildung 5 als Beispiel).

Dieser Ansatz kann auch genutzt werden, um einen systematischen Überblick über die Verkehrsträger zu erhalten, die eine Stadt durch bereits implementierte Strategien und Maßnahmen priorisiert hat, sowie darüber, ob die Vision/Ziele der Stadt und die ausgewählten Maßnahmen übereinstimmen oder nicht. Zur Veranschaulichung können verschiedene Elemente verwendet werden, z. B. die zugewiesenen Mittel oder die Anzahl der Maßnahmen oder Ressourcen für einen bestimmten Bereich der Mobilitätspolitik. Abbildung 6 zeigt ein Beispiel dafür, wie die Kohärenz zwischen den Prioritäten der Stadt (hier Verkehrsträger und Ziele) und dem, was die Stadt tatsächlich investiert, veranschaulicht werden kann: In diesem Fall sollten die Investitionen vom Straßenverkehr in die Bereiche Sicherheit und Schutz verlagert und es sollten Maßnahmen zur Steigerung der Nutzung von Fuß- und Radwegen ergriffen werden. Ein Vorteil der Verwendung dieses Modells besteht darin, dass Entscheidungsträger sehr anschaulich darüber informieren können, wie sie das Budget zielgerichtet gestalten können.

Abbildung 5: Die umgedrehte Verkehrspyramide.
Quelle: Bicycle Innovation Lab (2012)

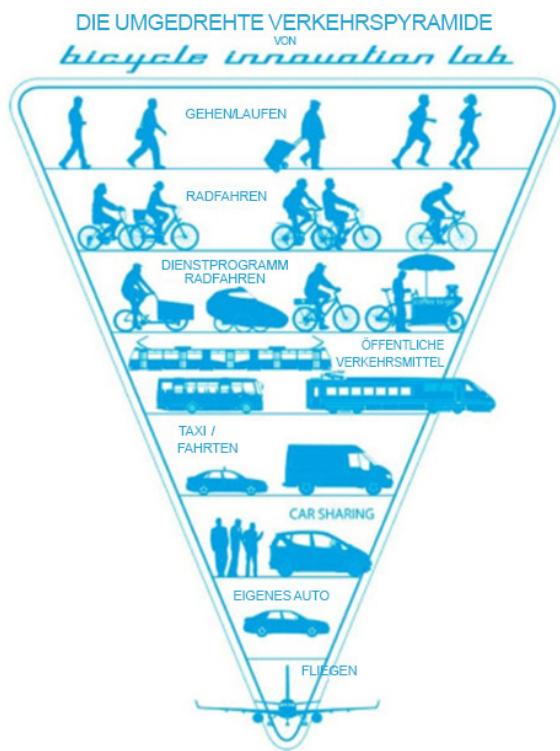


Abbildung 6: Beispiel, wie die Übereinstimmung zwischen den Prioritäten der Stadt (in diesem Beispiel Verkehrsträger und Ziele) und den tatsächlichen Investitionsbereichen der Stadt veranschaulicht werden kann.

Verkehrsmittel	Priorität	Investitionen im letzten Jahr	Investitionen in den letzten fünf Jahren
Laufen		100	800
Radfahren		200	1300
Öffentliche Verkehrsmittel		5000	19000
Taxi/Transport (z. B. Spezialtransporte)		200	1000
Car-Sharing		100	200
Auto		2000	15700
Summe		7600	38000

Ziele	Priorität	Investitionen im letzten Jahr	Investitionen in den letzten fünf Jahren
Verbesserung von Sicherheit und Schutz		1000	4000
Mehr Fußgänger und Radfahrer		200	1300
Steigerung der Qualität und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel		5000	19000
Effektives Frachtsystem		1000	3000
Zugänglichkeit Privatfahrzeuge		2000	15700
Summe		9200	43000

3: Art der Maßnahmen

Bei der Verwendung eines systematischen Überblicks über bereits ausgewählte oder umgesetzte Maßnahmen geht es nicht nur darum, Informationen über Maßnahmen in verschiedenen Politikbereichen zu sammeln, sondern auch darum, welche Art von Maßnahme ausgewählt oder umgesetzt wurde.

Eine Maßnahme kann als eine Aktion beschrieben werden, die zu einem oder mehreren politischen Zielen in einem SUMP oder zur Bewältigung einer oder mehrerer identifizierter Herausforderungen beitragen kann (May, 2016). In Kasten 3 sind vier verschiedene Arten von Maßnahmen aufgeführt. Sie decken einen Großteil aller möglichen Maßnahmen ab, die in einen SUMP aufgenommen werden können.

Beachten Sie, dass einzelne Kennzahlen zu mehr als einer Art gehören können, d. h. die einzelnen Arten schließen sich nicht gegenseitig aus. Alle Arten von Maßnahmen können interne Maßnahmen (Maßnahmen, die nach innen gerichtet sind, z. B. die Ausarbeitung eines Fahrradplans) und/oder externe Maßnahmen (Maßnahmen, die nach außen gerichtet sind, z. B. die Umsetzung eines Fahrradwegs) umfassen.

Maßnahmen können darüber hinaus Einzelmaßnahmen oder Teil eines Maßnahmenpakets oder -programms sein. Zwar haben auch einzelne Maßnahmen eine gewisse Wirkung. Ein Maßnahmenpaket kann diese Wirkung jedoch verstärken und für andere Politikbereiche oder Politiksektoren einen höheren Mehrwert schaffen. Es gibt keine allgemeine Regel, wie ein Maßnahmenpaket festgelegt werden kann. Wenn Maßnahmenpakete erwähnt werden, besteht ihr Zweck häufig darin, zu einem bestimmten Ziel oder zu einer bestimmten Herausforderung beizutragen. Es können jedoch auch Maßnahmenpakete bestehen, die darauf abzielen, die Kosteneffizienz zu steigern, ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis zu schaffen oder auf eine bestimmte Organisation zugeschnitten zu sein (May, 2016).

Kasten 3: Verschiedene Arten von SUMP-Maßnahmen

Im Folgenden werden auf der Grundlage von Clark et al. (2017) vier Arten von SUMP-Maßnahmen definiert. Beachten Sie, dass einzelne Kennzahlen zu mehr als einer Art gehören können, d. h. die einzelnen Arten schließen sich nicht gegenseitig aus. Maßnahmen können darüber hinaus Einzelmaßnahmen oder Teil eines Maßnahmenpakets oder -programms sein.

- **Strategische politische Maßnahmen**

Eine Politik stellt eine Entscheidung einer Person oder Gruppe dar, die darauf abzielt, ein bestimmtes Ziel oder bestimmte Ziele zu erreichen. Eine politische Maßnahme steht hinter den anderen Maßnahmen, da sie eine Entscheidung über die Umsetzung der anderen Maßnahmen/Maßnahmenpakete darstellt. Es gibt zwei Möglichkeiten, wie politische Maßnahmen innerhalb eines Politikpaketes interagieren können: Sie können gemeinsam mehr erreichen als einzeln und/oder andere Maßnahmen in den Paketen erleichtern, indem sie die Hindernisse für ihre Umsetzung überwinden (May, 2016).

- **Maßnahmen des Mobilitätsmanagements**

Dies sind Maßnahmen, die die Nachfrage nach Mobilität steuern, indem sie die Einstellungen und das Verhalten der Reisenden verändern. Dazu gehören beispielsweise Pedibusse, eine individuelle Reiseplanung oder breit angelegte Informationskampagnen, die die Einstellung der Menschen zu ihrer Mobilität beeinflussen sollen. Ebenfalls in diesen Bereich fallen „prozessbezogene“ Maßnahmen, die darauf abzielen, die Arbeitsweise in den Verwaltungen oder die Art und Weise, wie Menschen Informationen erhalten, lesen, verstehen und nutzen, zu ändern. Unterkategorien können Preise und Anreize, Information und Kommunikation, Werbung sowie Bildung und Schulungen sein.

- **Physische Umwelt-/Infrastrukturmaßnahmen**

- **einschließlich Instandhaltung**

Dies sind Maßnahmen zur Veränderung der physischen Umwelt wie Fuß- und Radwege, Grünflächenentwicklung, Lokalisierung etc.

- **Maßnahmen für die Regulierung,**

Dienstleistungsbereitstellung und Gesetzgebung Dies sind Maßnahmen, die regeln, wie das Verkehrssystem genutzt werden kann. Diese Art von Maßnahmen sind von oben nach unten gerichtet und können sich über verschiedene geografische Bereiche erstrecken: national, Stadt, Arbeitsplatz etc. Zu dieser Kategorie gehören beispielsweise Rechtsvorschriften, die das Rechtsabbiegen an Ampeln für Radfahrer ermöglichen oder Umweltzonen einrichten.

Um sich einen Überblick über das Spektrum der in einer Stadt abgedeckten Arten von Maßnahmen zu verschaffen, können bereits umgesetzte (oder ausgewählte) Maßnahmen anhand der in Tabelle 1 dargestellten Struktur sortiert werden. Idealerweise kann damit für jede priorisierte Herausforderung oder jedes priorisierte Ziel eine Tabelle erstellt werden, um besser zu verdeutlichen, wie sich Maßnahmen aus verschiedenen Plänen und Programmen auf das Thema auswirken. Zudem wird damit auch deutlicher, welche Arten von Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Um eine bestimmte Herausforderung anzugehen und die Visionen und Ziele der SUMP-Planung der Stadt zu erreichen, ist es oft notwendig, eine breite Palette von Maßnahmen zu nutzen, die sich sowohl nach außen an die Bürger als auch nach innen (innerhalb der Organisation) richten.

Durch die Verwendung dieser Struktur wird deutlich, ob in der Mobilitätsplanung einer Stadt eine bestimmte Art von Maßnahmen fehlt. Es gibt keine allgemeine Regel, dass es für jedes Feld der Tabelle Maßnahmen geben muss. Wenn jedoch für ein Feld keine Maßnahme vorhanden ist, sollte geprüft werden, ob dafür ein Grund vorliegt. Dieser Überblick verdeutlicht, ob es notwendig ist, die Kapazität einer Stadt in irgendeiner Weise zu erhöhen, d. h. durch Budget/Finanzierung, Personal oder Kompetenz in einem bestimmten Bereich.

Tabelle 1: Beispiel einer Struktur, um einen Überblick über die Abdeckung verschiedener Arten von SUMP-Maßnahmen und die Balance von internen und externen Maßnahmen zu erhalten.

Ziel: Keine Todesfälle durch Verkehrsunfälle		
Ziel: Qualitativ hochwertigere öffentliche Verkehrsmittel		
Ziel: Steigerung des Verkehrsträgeranteils von Fahrrädern		
Arten von Maßnahmen	Interne Maßnahmen (innerhalb der Organisation)	Externe Maßnahmen (nach außen für die Bürger)
Strategische politikbezogene Maßnahmen	Was hat die Stadtverwaltung realisiert? <ul style="list-style-type: none">• <i>Fahrradplan (Maßnahmen, Leitlinien, Ziele)</i>• ...• ...	Was hat die Stadt umgesetzt? <ul style="list-style-type: none">• <i>Fahrradplan (Informationen)</i>• ...• ...
Kommunikative Maßnahmen und Mobilitätsmanagement	Was hat die Stadtverwaltung realisiert? <ul style="list-style-type: none">• <i>Reiserichtlinien für die Stadt</i>• ...	Was hat die Stadt umgesetzt? <ul style="list-style-type: none">• <i>Informationskampagne</i>• ...
Physische/Infrastrukturelle Maßnahmen einschließlich Instandhaltung	Was hat die Stadtverwaltung realisiert? <ul style="list-style-type: none">• <i>Zuweisung von Budget und Verantwortung für die Instandhaltung</i>• ...	Was hat die Stadt umgesetzt? <ul style="list-style-type: none">• <i>Neue Infrastruktur für den Fahrradverkehr</i>• ...
Regulierung, Erbringung von Dienstleistungen und Rechtsvorschriften einschließlich Flächennutzungsplanung	Was hat die Stadtverwaltung realisiert? <ul style="list-style-type: none">• <i>Umverteilung der erhobenen Parkgebühren</i>• ...	Was hat die Stadt umgesetzt? <ul style="list-style-type: none">• <i>Umweltzone im Stadtzentrum</i>• ...

3.2 Hinweise zur Auswahl von Maßnahmen und ihrer Zusammenfassung zu Paketen

Städte, die über eine Reihe von Plänen/Programmen für einzelne Bereiche der Mobilitätspolitik und andere Arten von geplanten oder umgesetzten politischen Maßnahmen und Strategien verfügen, müssen darüber nachdenken, wie die verschiedenen Pläne, Strategien und Maßnahmen interagieren. Es gibt zwei Möglichkeiten, wie politische Maßnahmen in einem Paket zusammenarbeiten können: Sie können gemeinsam mehr erreichen als einzeln (das ist das Prinzip der Synergie) und/oder sie können andere Maßnahmen im Paket erleichtern, indem sie die Hindernisse für ihre Umsetzung überwinden (May, 2016).

Die Vorteile von Maßnahmenpaketen können sich auch in Nachteile verwandeln, wenn Maßnahmen in einem Paket kontraproduktiv sind. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn flexible Arbeitszeiten am Arbeitsplatz zeitgleich mit einer Van-Pooling-Maßnahme umgesetzt werden. Eine weitere Frage, die es zu beantworten gilt, ist, welche Arten von Maßnahmen in einem Paket geeignet sind und in welcher Reihenfolge sie umgesetzt werden sollen. Anreizmaßnahmen (z. B. eine neue Buslinie) sollten umgesetzt und hervorgehoben werden, bevor abschreckende Maßnahmen (z. B. Einschränkungen des Individualverkehr) durchgeführt werden (OECD, 2002). Um das Risiko kontraproduktiver Maßnahmenpakete zu verringern und zu vermeiden, zu verhindern, und damit die Zusammenfassung zu Paketen nicht zu komplex und zeitaufwendig wird, empfiehlt es sich, eine systematische Struktur zu verfolgen.

Für Anregungen dazu, wie ein Maßnahmenpaket aussehen könnte, siehe Kasten 4 für Beispiele von Maßnahmenpaketen zur Nachfragesteuerung und die Fallberichte für Beispiele aus der Praxis verschiedener europäischer Städte.

FALLBERICHT – Beispiele für Maßnahmenpakete

Birmingham Connected – Die Stadt Birmingham

Birminghams Plan für eine nachhaltige urbane Mobilität, Birmingham Connected, legte eine Vision für die Stadt fest, ein Verkehrssystem zu schaffen, das den Nutzer in den Mittelpunkt stellt und die Konnektivität bereitstellt, die Menschen und Unternehmen benötigen. Die Umsetzung von Birmingham Connected wird das tägliche Leben der Menschen verbessern, indem sie Reisen zugänglicher, zuverlässiger, sicherer und gesünder macht und Investitionen in den Verkehr als Katalysator zur Verbesserung des Stadtgefüges nutzt. Birmingham Connected wird es auch ermöglichen, das Verkehrssystem als Mittel zum Abbau von Ungleichheiten in der gesamten Stadt zu nutzen, indem es den Zugang zu Arbeitsplätzen, Ausbildung, Gesundheitsversorgung und Bildung verbessert und Mobilitätshindernisse beseitigt.

Birmingham Connected umfasst eine Reihe von wichtigen Maßnahmen, die derzeit entwickelt und umgesetzt werden – dazu gehören:

- eine Richtlinie zur Zuweisung von Transportflächen,
- neue Straßenbahn- und Buslinien für den Schnellverkehr,
- Umweltzonen,
- eine emissionsarme Zone oder Reinluftzone,
- eine verbesserte Rad- und Wanderinfrastruktur.

Der Plan ist im SUMP-Register verfügbar:

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//_utility/tools/push_resource_file.php?uid=2f6b9702



Kasten 4: Beispiele für Maßnahmenpakete zur Nachfragesteuerung

Die OECD hat sechs verschiedene Maßnahmenpakete zur Nachfragesteuerung beschrieben, die als Anregung und Erklärung dafür dienen können, wie ein Maßnahmenpaket zusammengestellt werden kann (OECD, 2002):

- 1. Bereitstellung tragfähiger Alternativen zum Privatverkehr bei gleichzeitiger schrittweiser Erhöhung der Straßenverkehrskosten.** Zum Beispiel Park-and-Ride, Plattformen für Fahrgemeinschaften, Verbesserung der Qualität des öffentlichen Verkehrs, Besserstellung bei Mitgliedschaft in Fahrgemeinschaften, beim Bau von Immobilien mit begrenzter Anzahl von Parkplätzen, City-Maut, Spuren exklusiv für Fahrgemeinschaften, Parkgebühren.
- 2. Integration von Flächennutzungsplanung und Maßnahmen zur Verkehrsnachfrage.** Zum Beispiel die Verpflichtung zu (grünen) Verkehrsplänen in Bereichen um Büro- und Wohnanlagen herum, die Vermeidung von Zersiedelung und der Ausweisung von Flächen für den Handel an Orte ohne Personennahverkehr.
- 3. Einführung von grünen Verkehrsplänen.** Ein grüner Verkehrsplan ist im Grunde genommen ein Maßnahmenpaket für einen bestimmten Bereich oder eine bestimmte Organisation.
- 4. Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsreduktion in den Innenstädten sowie von Logistikmaßnahmen für den Güterverkehr.** Zum Beispiel Lkw-Routen & -Verbote, zeitliche Zugangsbeschränkungen, Anreize und Subventionen, Stadtentwicklungszentren, Integration der Logistikplanung in die Flächennutzungsplanung, Parkraummanagement.
- 5. Einführung von Straßennutzungsgebühren in Abstimmung mit intelligenten Verkehrsmanagementsystemen.** Zum Beispiel Parkgebühren, Staugebühren, multimodale Informations- und Reiseberatung, dynamische Leit- und Informationssysteme.
- 6. Förderung der virtuellen Mobilität und eines flexibleren Arbeitsmarktes.** Zum Beispiel Telekommunikation, Telearbeit, flexible Arbeitszeiten, Firmenreiserichtlinien.

Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen nach dem Vier-Schritte-Prinzip

Das Vier-Schritte-Prinzip ist ein bewährter Ansatz bei der Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen in der SUMP-Planung. Siehe Kasten 5 für einen konzeptionellen Hintergrund und die Definition des Vier-Schritte-Prinzips.

Kasten 5: Systematischer Ansatz mit dem Vier-Schritte-Prinzip:

Ein bewährter Ansatz bei der Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen für eine systematische und effektive SUMP-Planung ist das Vier-Schritte-Prinzip. Dieser Ansatz basiert auf Forschungsergebnissen und wird von den nationalen Behörden Schwedens sowohl für die SUMP-Planung in den Städten als auch für die Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene empfohlen (siehe Swedish Transport Administration et al., 2014).

Die Schritte des Vier-Schritte-Prinzips lassen sich wie folgt beschreiben:

- **Schritt 1: Umdenken!** Lösungen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Wahl des Verkehrsträgers (Flächennutzungsplanung, Bedarfsmanagement/Mobilitätsmanagement).
- **Schritt 2: Optimieren!** Lösungen für eine effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems (Infrastruktur, Fahrzeuge etc.).
- **Schritt 3: Umbauen!** Umbau der bestehenden Infrastruktur.
- **Schritt 4: Neu bauen!** Investitionen in die Infrastruktur und größere Umbauten.

Auch wenn die Benennung des Ansatzes eine sequentielle Nutzung impliziert, sollte der Ansatz korrekter als „Denkweise“ in der nachhaltigen Mobilitätsplanung betrachtet werden. Die Forschung hinter dem Vier-Schritte-Prinzip von Ekman et al. (1996) betont, wie wichtig es ist, die Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr kontinuierlich zu verringern, nachhaltigere Verkehrsträger zu priorisieren und das bestehende Verkehrssystem effektiv zu nutzen, um den Bedarf an großen Umbauten oder dem Bau neuer Straßeninfrastrukturen zu verringern. Das Vier-Schritte-Prinzip stellt sicher, dass geeignete Maßnahmen zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst werden, um die Kosteneffizienz in der SUMP-Planung zu erhöhen.



Um zu verstehen, wie das Vier-Schritte-Prinzip angewendet werden kann, muss man verstehen, wie man verschiedene Arten von Maßnahmen innerhalb der vier verschiedenen Schritte betrachten kann. Abbildung 7 zeigt eine Kurzanleitung mit verschiedenen Arten von Maßnahmen für jeden Schritt.

Abbildung 7: Arten von Maßnahmen in den verschiedenen Schritten des Vier-Schritte-Prinzips. Quelle: Swedish Transport Administration et al. (2014).



Die Struktur der vier Schritte kann als Kontrolle genutzt werden, nachdem ein Katalog von machbaren und effizienten Maßnahmen entwickelt wurde. Legen Sie die Maßnahmen fest, die darauf abzielen, die Infrastruktur für die Schritte 3 und 4 zu entwickeln, und teilen Sie die anderen Maßnahmen auf die Schritte 1 und 2 auf. Danach wird klar sein, ob sich die Maßnahmen auf den Aufbau neuer Infrastrukturen oder eher auf das Management oder die Planung und Regulierung von politischen Verbesserungen konzentrieren.

Als Faustregel gilt, dass Sie immer darauf achten sollten, ob in Schritt 1 und Schritt 2 genügend Maßnahmen vorhanden sind. Der nächste Schritt besteht darin, die Herausforderungen zu betrachten und zu erkennen, welche Art von Maßnahmen zur Bewältigung dieser Herausforderungen eingesetzt werden können.

Die Nutzung dieser Struktur kann dazu führen, dass Herausforderungen ohne kostspielige Infrastrukturmaßnahmen

angegangen/gelöst werden können. Außerdem kann sie zur Gestaltung von Maßnahmenpaketen verwendet werden. Ein schematisches Beispiel hierfür ist in Abbildung 8 dargestellt. Die Maßnahmenpakete können durch Hinzufügen von Maßnahmen in ein Paket zur Lösung einer bestimmten Herausforderung erstellt werden.

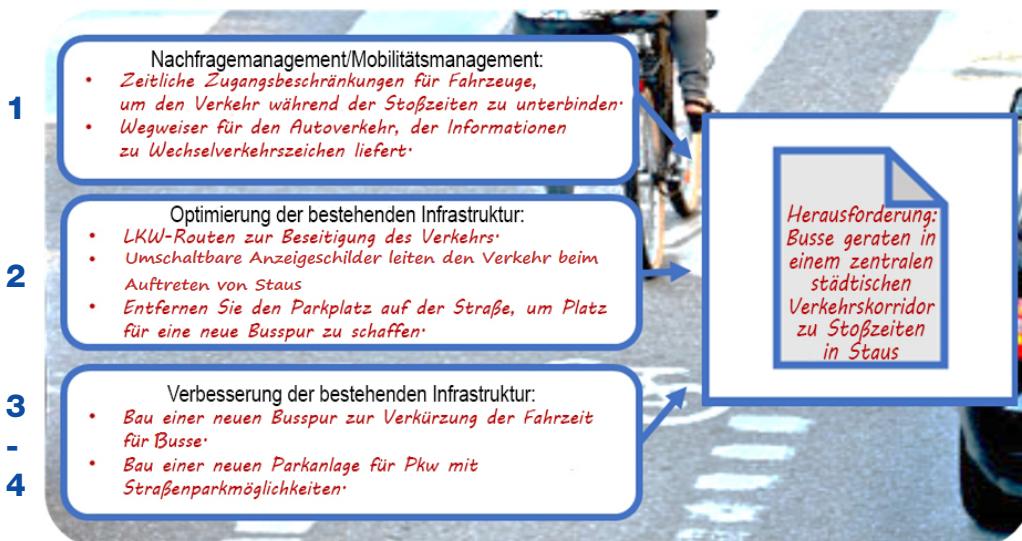
Gemäß der Theorie des Vier-Schritte-Prinzips ist es wichtig, Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Maßnahmen in Maßnahmenpaketen zu beschreiben. Die Beschreibung sollte in Bezug auf den zeitlichen Ablauf erfolgen, aber auch im Hinblick auf Synergieeffekte. Zum Beispiel kann es sinnvoll sein, die Maßnahmen der Schritte 1 und 2 so schnell wie möglich umzusetzen und ihre Wirkung zu überwachen. Die anderen Maßnahmen des Pakets können dann überdacht und umgesetzt oder entpriorisiert werden (Swedish Transport Administration et al., 2014).

Abbildung 8: Wie das 4-Schritte-Prinzip zur Zusammenfassung von Maßnahmen zu Paketen genutzt werden kann.
Quelle: Swedish Transport Administration et al. (2014).



Zum Beispiel kann diese Methode auf die in Abbildung 4 beschriebene Herausforderung angewendet werden, um zu veranschaulichen, wie ein Maßnahmenpaket aus Maßnahmen in verschiedenen Schritten besteht (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Beispiel für ein Maßnahmenpaket zur Bewältigung einer lokalen Herausforderung.



In Abbildung 9 wurde aus den ausgewählten Maßnahmen ein Paket entwickelt, das sich über mehrere Politikfelder erstreckt. Die größte Herausforderung, der sich das Paket widmet, ist die Überlastung des öffentlichen Verkehrs. Es gibt jedoch auch andere mögliche Synergien, wie z. B. die Reduzierung der Luftverschmutzung und die Steigerung der Attraktivität der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zu Privatfahrzeugen.

Entwicklung eines Aktionsplans

Nach der Definition von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen besteht der nächste Schritt in der Ausarbeitung und Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen und Maßnahmenpakete. Im Rahmen von SUMPs-Up wurden Grundsätze und Leitlinien für SUMP-Aktionspläne entwickelt und in einem online verfügbaren Leitfaden präsentiert (siehe Kasten 6).

Kasten 6: 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 SUMPs-Up. Es ist verfügbar auf www.sumps-up.eu.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Planung von Interventionsbereichen – Die Stadt Donostia-San Sebastián

In Donostia-San Sebastián umfasst der SUMP fünf grundlegende Politikbereiche:

- die Förderung nicht motorisierter Transportarten,
- die Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zu Pkw,
- das Erreichen einer angemesseneren, sozialeren und ökologisch optimalen Nutzung des städtischen öffentlichen Raums,
- das Mobilitätsverhalten der Bürger beeinflussen/lenken,
- einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten.

Diese fünf Politikbereiche wurden in mehrere Plan-Interventionsbereiche unterteilt. Jeder Bereich verfolgt spezifische Ziele, die durch verschiedene Pakete von Programmen und Maßnahmen erreicht werden. Die im Plan enthaltenen Bereiche sind:

- Fußgängermobilität
- Fahrradmobilität
- Öffentliche Verkehrsmittel
- Verkehrsmanagement
- Zirkulation und Warenverkehr
- Interventionen im öffentlichen Raum/Bürgerraum
- Parken
- Management von Flotten emissionsarmer Fahrzeuge
- Mobilitätsmanagement für die jeweiligen Zielgruppen
- Aus- und Weiterbildung im Bereich der nachhaltigen Mobilität
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Neue Landnutzungen
- Neue Verkehrsinfrastruktur



FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen

Änderungen in der Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsmittel von Sofia – Die Stadt Sofia

In Sofia wurde ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln konzipiert und im Juni 2016 umgesetzt. Das Paket besteht aus vier Maßnahmen zu Preisen und Informationen:

1. Reduzierung der Kosten für die Jahreskarte für alle Linien von 500 BGN auf 365 BGN. Mit dieser Maßnahme wurden mehr Unternehmen davon überzeugt, Jahreskarten für ihre Mitarbeiter zu beschaffen.
2. Einführung eines neuen Tickets namens „Metro+“ – ein Ticket für die U-Bahn und eine zusätzliche Bus-/Trolleybus-/Straßenbahlinie. Mit dem Ausbau der U-Bahn in zwei der größten Stadtteile Sofias begannen viele Menschen, mit der U-Bahn zu pendeln. Normalerweise müssen die meisten Menschen eine zusätzliche Linie nutzen, um von zu Hause zur U-Bahn oder von der U-Bahn zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen. Mit der Einführung dieses neuen Tickets wurden mehr Menschen von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel überzeugt.
3. Einführung eines Drei-Tage-Tickets für alle Linien aufgrund der Zunahme der Touristenströme.
4. Informationskampagnen in großen Unternehmen und Schulen.

In einem Zeitraum von sechs Monaten, von Juni 2016 bis Dezember 2016, stieg der Kauf von Tickets für den öffentlichen Verkehr (alle Arten von Fahrkarten) um 48 %.

FALLBERICHT – Beispiele für Starter-Maßnahmen**Integrierte Netzentwicklung –
Die Stadt Budapest**

Die Basisinfrastruktur des städtischen Verkehrs besteht aus dem Eisenbahn-, S-Bahn-, U-Bahn- und Busnetz sowie dem Hauptstraßenetz, das verschiedene Regional- und Fernverbindungen bereitstellt und die Stadtteile verbindet. Mehr Verbindungen können durch die Einführung neuer Verbindungen sowie durch den sicheren und zuverlässigen Ausbau der bestehenden Verkehrsnetze, die Umverteilung öffentlicher Flächen und die Entwicklung fahrgastzentrierter intermodaler Verbindungen erreicht werden. Der integrierte Ansatz ist eine allgemeine Anforderung in der Netzwerkentwicklung. Der Plan ist im SUMP-Register verfügbar:

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//_utility/tools/push_resource_file.php?uid=51245b09

Liste mit Maßnahmen:

1. Öffentliche Verkehrswege mit direkter Anbindung
2. Modernisierung des bestehenden Schienennetzes
3. Verbindung der einzelnen Stadtteile durch neue Donaubrücken und teilkreuzungsfreien Straßen-Schienen-Übergängen
4. Neubau der fehlenden Komponenten des Straßennetzes
5. Straßensanierung mit einem komplexen Ansatz
6. Kontinuierliche Erweiterung des Fahrradnetzes
7. Verbesserung der Interoperabilität des Fahrrads, ein fahrradfreundliches Sekundärstraßennetz
8. Ausbau des wassergebundenen Verkehrsnetzes und der Serviceinfrastruktur
9. Entwicklung eines intelligenten Stadtlogistiknetzwerks

**3.3 Allgemeine Empfehlungen zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen**

Es gibt viele Möglichkeiten, einen systematischen und effektiven Ansatz bei der Auswahl der Maßnahmen zu verfolgen. Ein Wundermittel, das in jeder Situation nützlich ist, existiert jedoch nicht. Eine Empfehlung ist die Wahl eines Prozesses zur Maßnahmenauswahl, der bereits in anderen strategischen Kontexten der Stadtverwaltung eingesetzt wurde. Auf diese Weise müssen die Beteiligten weniger Schulungen für die Auswahl relevanter Maßnahmen absolvieren. Unabhängig von der Methode zur systematischen Auswahl von Maßnahmen lautet die zweite Empfehlung, stets darauf zu achten, dass bei der Arbeit an der Bewältigung einer lokalen Herausforderung mit Maßnahmen im SUMP kein Maßnahmenbereich ausgelassen wird. Die in Kapitel 3.1 beschriebenen Methoden können dabei hilfreich sein. Eine erste kurze Kontrolle der abgedeckten Maßnahmenbereiche kann mit recht geringem zeitlichen und finanziellen Aufwand erfolgen.

Durch den Einsatz dieser Bewertungsmethoden für eine systematische Maßnahmenauswahl wird eine gute Grundlage für die Zusammenfassung der Maßnahmen zu Paketen geschaffen, da zwischen den verschiedenen Maßnahmenbereichen unterschiedliche Arten von Synergien gefunden werden können.

Beim Einstieg in den Prozess der Zusammenfassung der Maßnahmen zu Paketen empfiehlt es sich, zunächst einen Blick auf die verschiedenen in Kapitel 3.2 beschriebenen Beispiele von Paketen zu werfen, um sich ein Bild vom Konzept sowie den möglichen Synergien und Vorteilen zu machen. Zweitens wird empfohlen, das Vier-Schritte-Prinzip anzuwenden, da es kosteneffiziente Maßnahmen, Maßnahmen zur Optimierung des bestehenden Systems und Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsträger fördert.

4. FUSSNOTEN

4.1 Output von SUMPs-Ups

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

- **Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Start**
- **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

Bicycle Innovation lab (2012) The reveres traffic pyramid by bicycle innovation lab.

www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&l=UK (Zugriff am 22. Juni 2017)

Clark et al. (2017) Description and classification of AM measures including factors affecting their effectiveness. PASTA project report.

Ekman et al. (1996) Ekman, L., Smidfelt Rosqvist, L. & Westford, P. (1996). Trafiksystem för bättre stadsmiljö. Bulletin 138. Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola.

Evidence (2015) www.evidence-project.eu
(Zugriff am 11. April 2017).

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)

OECD (2002) Road Travel Demand – Meeting the challenge. Organisation for Economic Co-operation and development. ISBN 92-64-19755-9.

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).

Swedish Transport Administration et al (2014) Strategic Choice of Measures, A new step for planning of transportation solutions, Handbook. Publikationsnummer: 2013:176. ISBN: 978-91-7467-546-7. Datum der Veröffentlichung: Januar 2014. Herausgeber: Swedish Transport Administration, Swedish Association of Local Authorities and Regions

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

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 Fußgänger-überwege	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.	
Flottenmanagement-systeme für den Straßengüter-verkehr	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 Hauptverkehrs Routen zu vermeiden, sollte ein Fahrverbot für Lkw zu Stoßzeiten (z. B. am Wochenende) eingeführt werden.	
Partnerschaften für Frachtkualität	Das häufigste Tool zur Einbeziehung der Stakeholder sind Partnerschaften für Frachtkualität. Die Partnerschaften für Frachtkualität (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.	Urbaner 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
<u>Umweltschutzbestimmungen</u>	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.	
<u>Zugangsbeschränkungen hinsichtlich Größe/Belastung</u>	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.	
<u>Preisgestaltung (City-Maut, Staugebühren, Parkgebühren)</u>	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 Stadtzentren. 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.	
<u>Anreize und Subventionen</u>	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.	<u>Urbancer Güterverkehr Logistik</u>
<u>Anpassung der Ladezonen an der Straße</u>	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.	
<u>Nahegelegene Lieferbereiche</u>	Fehlende Parkplätze und Verlademöglichkeiten zur Annahme von Gütern können den Einsatz von Bereitstellungszonen (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 Bereitstellungszonen fördern, die als städtische Umschlagsplattformen dienen könnten.	
<u>Sammelstellen</u>	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.	
<u>Städtische Konsolidierungszentren</u>	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.	

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.	
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.	Verkehrstelematik
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 unbekannten 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
<u>Maßnahmen zur Minimierung von Unfällen</u>	Geschwindigkeitsbegrenzung, Geschwindigkeitserfassung und Straßenmarkierung.	
<u>Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger</u>	Die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs ist das Kernthema für die Verbesserung der Lebens- und Reisequalität in der Stadt.	
<u>Einrichtungen für Fußgängerüberwege</u>	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.	
<u>Straßenerhaltung</u>	Die Straßenerhaltung umfasst eine Reihe von Praktiken und Zielen. Straßen verschleißt 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.	
<u>Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</u>	Verkehrsberuhigung bezeichnet den Einsatz physikalischer und regulatorischer Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrzeuggeschwindigkeiten und -beschleunigung.	<u>Sicherheit und Schutz</u>
<u>Barrierefreie Mobilität</u>	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
<u>Konventionelle Schilder & Markierungen</u>	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.	
<u>Konventionelles Verkehrsmanagement</u>	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.	<u>Strategien des Nachfragermanagements</u>
<u>Urbane Verkehrssteuerung</u>	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.	
<u>Wechselverkehrszeichen</u>	Wechselverkehrszeichen (Variable Message Signs, VMS) sind digitale Verkehrszeichen, die dazu dienen, Autofahrer über bestimmte vorübergehende Ereignisse und Echtzeit-Verkehrsbedingungen zu informieren.	
<u>Intelligente Verkehrssysteme</u>	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.	<u>Verkehrstelematik</u>
Mobilitätskoordinationszentrum	Eine Plattform für den Austausch von Informationen und Fachwissen	<u>Mobilitätsmanagement</u>

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.	
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.	Strategien des Nachfragermanagements
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 ist 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.	
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.	Mobilitätsmanagement
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.	
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.	Auto unabhängige Lebensweise
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
Fahrspuren für Pkw mit mehreren Insassen	Fahrspuren 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 Fahrzeuge 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 Nachfragermanagements
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
Busfлотenmanagementsysteme	Ein Busfлотenmanagementsystem 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 Verkehrsdiene 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	Kollektive Personenbeförderung
Reduzierte Preise im öffentlichen Personennahverkehr oder kostenloser öffentlicher Personennahverkehr	Reduzierte Preise im öffentlichen Personennahverkehr oder kostenloser öffentlicher Personennahverkehr	
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 Fahrpreisniveau 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 Nachfragermanagements
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.	
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.	Strategien des Nachfragermanagements
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.	
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 Reisemöglichkeiten 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.	Kollektive Personenbeförderung
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.	
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 Unternehmensaktivität genutzt werden.	Auto unabhängige Lebensweise
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
Werdeaktivitäten	Unter dem Begriff Werdeaktivitäten 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) 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 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 Nachfragermanagements
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 es privaten Verkehrsteilnehmern ermöglicht, ihre Fahrzeuge auf einem Parkplatz zu parken und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Stadtzentrum zu fahren.	Strategien des Nachfragermanagements
Integriertes Fahrscheinsystem	Das integrierte Fahrscheinsystem ermöglicht es einem Fahrgäst, 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 Verkehrsdiensleistungen 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 Nachfragermanagements

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

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

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	<u>Verkehrstelematik</u>

19. Umweltzonen ([Link](#))

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
<u>Autofreie Zonen um Schulen herum</u>	Autofreie Zonen innerhalb von z. B. 500 m um Schulen herum	
<u>Umweltzonen</u>	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.	<u>Strategien des Nachfragermanagements</u>

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	
Ladestationen für Elektroautos	Ladestationen für Elektroautos	<u>Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge</u>

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

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
<u>Radwegenetze</u>	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.	
<u>Getrennte Einrichtungen für Fahrräder</u>	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.	<u>Auto unabhängige Lebensweise</u>
<u>Verbesserung der Einrichtungen für Fahrräder</u>	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 Nachfragermanagements

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

NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Förderung kohlenstoffarmer Fahrzeuge	Förderung der Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen	
Saubere Fahrzeuge und alternative Kraftstoffe	Reduzierung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs	Saubere Kraftstoffe und Fahrzeuge
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.	

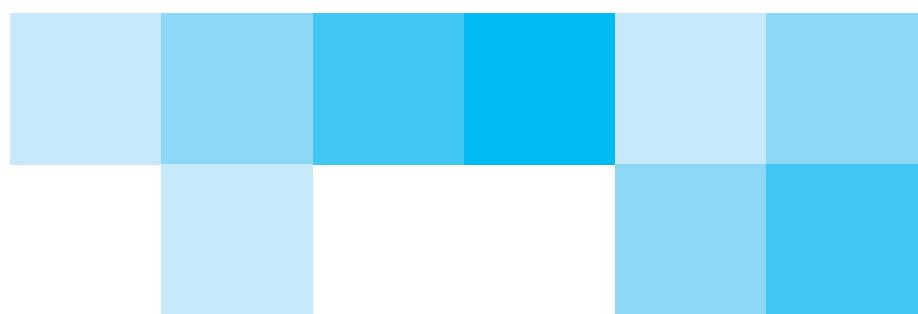
24. Fahrrad-Sharing-Systeme ([Link](#))

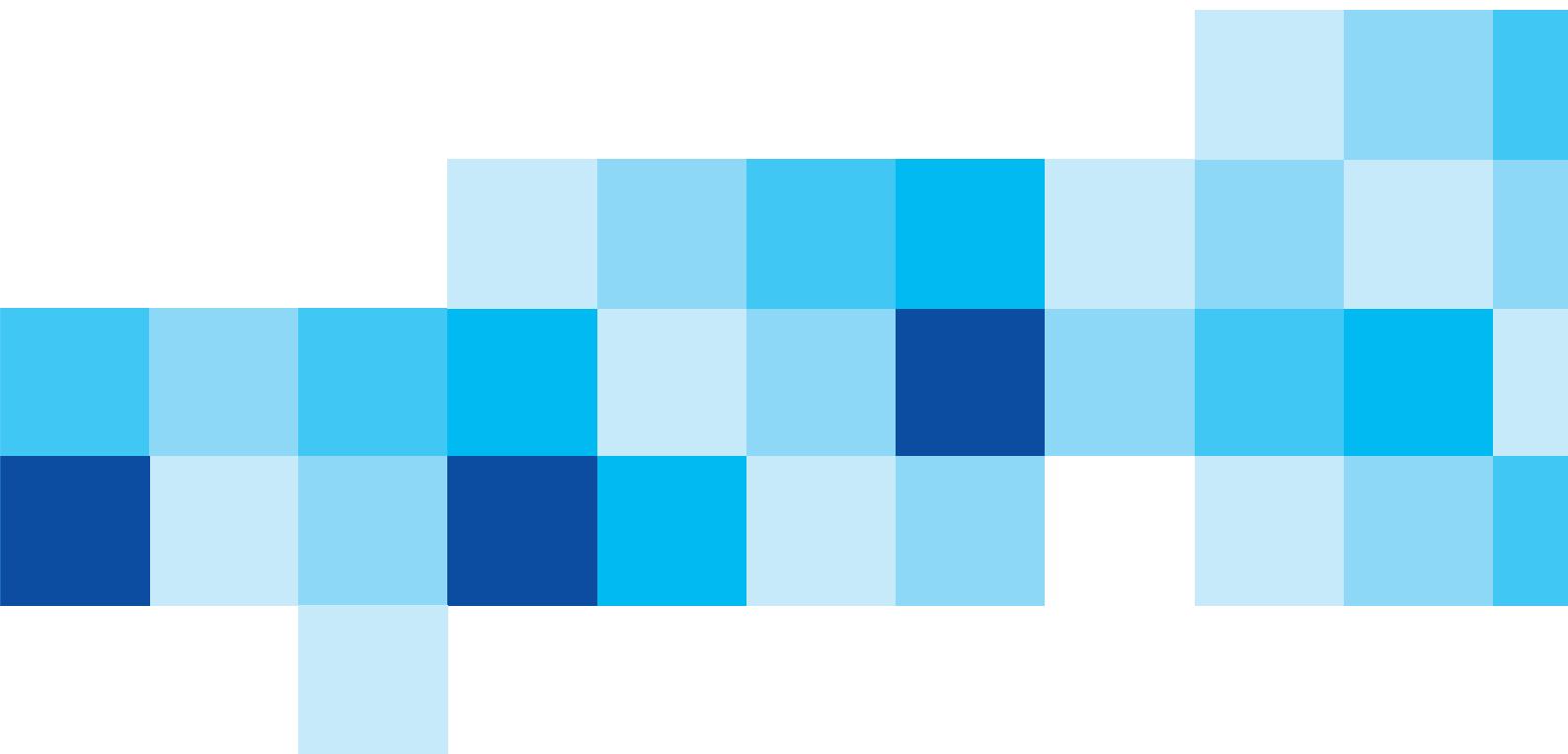
NAME DER MASSNAHME	MASSNAHMENBESCHREIBUNG	CIVITAS-POLITIKFELD
Fahrrad-Sharing	Das Konzept eines solchen Sharing-Programms besteht darin, Fahrräder als städtisches Verkehrsmittel für die Nutzer kostenlos oder erschwinglich zu machen, um den Anstieg des Automobilverkehrs und die daraus resultierenden Umwelt- und Stauprobleme zu begrenzen.	
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.	Auto unabhängige Lebensweise
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 Stadtbahnsysteme sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.	
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.	Strategien des Nachfragermanagements
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



Europäische Plattform
für nachhaltige urbane
Mobilitätspläne



Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián

