



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Nachhaltiger Stadtverkehr und benachteiligte Stadtquartiere

Gute Praxisbeispiele für Europa

Hintergrundstudie zur „Leipzig Charta zur
nachhaltigen europäischen Stadt“ der deutschen
EU-Ratspräsidentschaft

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvbs.de

Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
www.bbr.bund.de

Bearbeitung

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
Thomas Wehmeier

Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin (Auftragnehmer)
Michael Lehm Brock
Merja Spott
Klaus J. Beckmann

Übersetzung

TITELBILD, Subtitling and Translation GmbH, Berlin

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Zitierhinweise

BMVBS / BBR (Hrsg.): Nachhaltiger Stadtverkehr und benachteiligte Stadtquartiere. BBR-Online-Publikation 11/2007.
[urn:nbn:de:0093-ON1107R147](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0093-ON1107R147)

ISSN 1863-8732
[urn:nbn:de:0093-ON1107R147](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0093-ON1107R147)

© BMVBS / BBR, März 2007

Inhalt

1 Einführung	4
1.1 Entwicklungen und aktuelle Situation	4
1.2 Ziele: Sozialer Zusammenhalt und Verringerung der Umweltbelastungen	5
1.3 Die Städte: Potenzial und Handlungserfordernisse	6
2 Good-Practice-Beispiele	7
2.1 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung	9
2.2 Stadt der kurzen Wege	12
2.3 Innenstadtkonzepte	14
2.4 Clean City, Luftreinhaltung	18
2.5 Öffentlicher Nahverkehr für besondere Nachfragegruppen	23
2.6 Fahrradfreundliche Stadt	30
2.7 Straßenumnutzung – Verkehrsberuhigung	33
2.8 Autofreies Wohnen	36
2.9 Mobilitätsmanagement	37
2.10 Verkehrserziehung	41
3 Zusammenfassung – Querschnittsauswertung	42
3.1 Inhalte und Planungsgegenstände der Good-Practice-Beispiele	42
3.2 Paradigmenwechsel bei den Maßnahmen	44
3.3 Evaluation und Benchmarks	45

1 Einführung

Der Beitrag kommunaler Verkehrsplanung zur Verbesserung der Lage benachteiligter Stadtgebiete wird allgemein unterschätzt. Es werden daher in diesem Papier Konzepte vorgestellt, wie sich mit einem integrierten Planungsansatz die Mobilität in den Stadtquartieren verbessern lässt, ohne dabei eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs in der gesamten Stadt und Region zu beeinträchtigen. Dazu waren die sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimensionen nachhaltiger Verkehrsentwicklung möglichst gleichgewichtig zu berücksichtigen. Die Auswahl der Good Practices ist begrenzt auf Projekte zum Stadtverkehr.

1.1 Entwicklungen und aktuelle Situation

Seit Jahren wird in den Ländern der Europäischen Union und darüber hinaus ein Anstieg von Verkehrsleistungen und Reiselängen festgestellt. Mit zunehmendem Wohlstand erfolgt eine überwiegend ubiquitäre Erschließung durch das Auto (auch aufgrund vermehrten Führerscheinesbesitzes und steigender Pkw-Verfügbarkeit). In der Regel sind alle Grundstücke für den motorisierten Individualverkehr und den Straßengüterverkehr erschlossen. Parallel zur materiellen Erschließung besteht inzwischen auch eine weitgehend flächendeckende Erschließung durch Telekommunikation. Es kann also davon ausgegangen werden, dass nahezu alle Menschen im Prinzip jederzeit und an jedem Ort mit motorisiertem Individualverkehr erreichbar sind. Das hat Einfluss auf berufliche Anforderungen und soziale Kontakte. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der soziale Zusammenhalt werden immer mehr von einem ständig zunehmenden Erfordernis der Erreichbarkeit bestimmt. Mobilität wird von allen Menschen erwartet und vorausgesetzt.

Längst nicht alle Menschen haben jedoch dabei die gleichen Chancen: Es gibt Gebiete mit vielfacher Überlagerung von materiellen und immateriellen Infrastruktursystemen und Gebiete (z.B. städtische Außenbereiche) mit vergleichsweise geringem Erreichbarkeitsniveau. Auch die Kosten sind in Abhängigkeit von Distanz und Lage unterschiedlich. Die individuellen Möglichkeiten zur Nutzung der vielfältigen Angebote (vom Internet bis zur Bahn) sind somit nicht gleichmäßig verteilt.

Bei Stadtgebieten mit geringer Baudichte und ausschließlicher oder dominierender Straßenerschließung werden Bevölkerungsgruppen ohne eigenes Auto oder Mitfahrgelegenheit in ihren Mobilitätschancen stark eingeschränkt. Zu dieser Gruppe gehören besonders Kinder und Jugendliche, Menschen ohne Führerschein, Familien oder Haushalte mit geringem Einkommen, alte Menschen und Behinderte. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als mögliche Mobilitätsalternative ist in diesen Gebieten in der Regel nur auf einem niedrigen Angebotsniveau wirtschaftlich tragfähig, für den Fahrrad- oder Fußgängerverkehr sind die Distanzen häufig zu weit.

Die Chance zur Teilhabe am öffentlichen Leben, zur Nutzung der vielfältigen Infrastrukturangebote wie auch zur wirtschaftlichen Entwicklung ist somit von der räumlichen und sozialen Lage abhängig. Marktprozesse wirken verstärkend auf diesen Prozess der Ausdifferenzierung und Konzentration. Stammstrecken von Netzen des Schienenverkehrs werden ausgebaut, Nebenäste aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen zurückgebaut und gegebenenfalls sogar aufgegeben. Ähnliche Tendenzen sind auch im nicht schienengebundenen ÖPNV zu beobachten.

1.2 Ziele: Sozialer Zusammenhalt und Verringerung der Umweltbelastungen

Ein wesentliches *erstes Ziel* der Verkehrsplanung ist die *ausreichende Sicherung der Mobilitätschancen für alle*. Es gibt aber allgemeine gesellschaftliche Tendenzen, die eine Vergrößerung der durchschnittlich zurückgelegten Distanzen bewirken. Dazu kann etwa der Trend zur Konzentration von Bürostandorten, von Freizeiteinrichtungen oder von großflächigen Einzelhandelsbetrieben an dispers im Raum verteilten Standorten gezählt werden. Für die Verkehrsplanung ergibt sich daraus neben den gestiegenen quantitativen Anforderungen die schwierige Aufgabe, das Verkehrsaufkommen dort zu begrenzen, wo nachteilige externe Effekte entstehen. Konflikte mit übergeordneten Zielen (z.B. Immissionsschutz) können zum Teil mit einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf flächensparsame und umweltfreundliche Verkehrsmittel und langfristig durch eine geeignete Standortplanung gelöst werden.

Als *zweites Ziel* ist es erforderlich, die *sozialen Belange bei der Entwicklung städtischer Verkehrssysteme besser zu beachten*. Dazu gehört etwa, dass die Nachfrage aus benachteiligten Stadtteilen und von benachteiligten Bevölkerungsgruppen bei der Planung des öffentlichen Nahverkehrs besonders berücksichtigt wird.

Teilweise ist Autoverkehr aber auch direkter Verursacher für unzumutbare und die Gesundheit gefährdende Belastungen der Bewohner vor Ort, z.B. an Hauptverkehrsstraßen. Diese Straßen haben nicht nur eine überörtliche Verbindungsfunktion, sie sind häufig auch wichtige Geschäftsstraßen und Freiräume. Die teilweise sehr großen Verkehrsmengen haben gerade bei Straßen mit Randbebauung erhebliche Luft- und Lärmbelastungen sowie Unfallgefährdungen zur Folge. Die Anwohner dieser Straßen und der benachbarten Gebiete werden benachteiligt und sind in doppeltem Sinne betroffen: Bei geringerer eigener Motorisierung können sie die Verbindungsfunktion der Straße nicht nutzen, gleichzeitig wird ihre Gesundheit gefährdet. Auch sind die Nutzungsmöglichkeiten der Straßenräume als wichtige öffentliche Bereiche für Aufenthalt, Kommunikation und Spiel in hohem Maße beeinträchtigt. Um gerechte Teilhabechancen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, muss daher als *drittes Ziel* eine *gute Erreichbarkeit alltäglicher Ziele zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV* gewährleistet werden. Das ist eine herausragende Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Lärm, schlechte Luftqualität und Unfallrisiken führen zu Gesundheitsproblemen und eingeschränkter Lebensqualität. Viele Menschen ziehen daher immer noch aus zentralen Lagen in die städtischen Randzonen und den suburbanen Raum. Arbeits- und Ausbildungsplätze bleiben aber in der Stadt oder werden im Umland (häufig weit entfernt von den Wohngebieten) angesiedelt. Die Folge sind mit Autoverkehr hoch belastete Durchgangsstraßen, die an Lebensqualität verlieren. Die anliegenden Grundstücke werden entwertet (Bodenwert und Gebäudesubstanz). Um diesen Kreislauf zu durchbrechen, ist als *viertes Ziel* eine *Innenentwicklung der Städte, die auch die Lebensqualität der Bewohner verbessert*, erforderlich und zugleich eine *Reduzierung der verkehrlich bedingten Umweltbelastungen* notwendig.

Die Benachteiligung von Stadtteilen drückt sich häufig auch in verwahrlosten öffentlichen Räumen aus. Dabei bestehen enge Zusammenhänge zwischen weitgehender Inanspruchnahme von Straßenräumen für Funktionen des Autoverkehrs und knappen Flächen für Fußgänger, Radfahrer, Aufenthalt, Kommunikation und Begrünung. Erfolgreiche Verbesserungen dieser Situation erfordern *integrierte Konzepte zur Straßengestaltung*, die sowohl die Belange des Verkehrs als auch anderer Nutzungen berücksichtigen.

1.3 Die Städte: Potenzial und Handlungserfordernisse

Städte bieten wegen ihrer größeren Bau- und Infrastrukturdichte und wegen ihrer zentralen Funktionen vielfältige Möglichkeiten des Ausgleichs. Räumliche Nähe und Face-to-Face-Kommunikation verbessern die Mobilitätschancen auch für Menschen ohne eigenes Auto und Handy. Räumliche Grenzen (z.B. von Stadtgebieten) können durch kürzere Wege leichter überwunden werden, die Teilhabe an einem vielfältigen kulturellen und sozialen Angebot ist leichter möglich. Die Integration in Arbeits- und Ausbildungsprozesse wird erleichtert.

Voraussetzung für verbesserte Teilhabechancen ist aber ein effizientes Stadtverkehrssystem, das an die speziellen Anforderungen der Stadt angepasst ist. Obwohl die durchschnittlichen Wege der Stadtbewohner kürzer als die der Bevölkerung des Umlandes sind, ist die Belastung der Städter mit den bereits genannten Folgen des Autoverkehrs hoch.

Die Effizienz eines städtischen Verkehrssystems ist daher daran zu messen,

1. welche Mobilität und Erreichbarkeit es bietet und
2. wie die Umwelt- und Umfeldbelastungen begrenzt werden können (inkl. seines Beitrags zur Verringerung des Autoverkehrsaufkommens sowie der Förderung des Radverkehrsanteils).

Mit dem europäischen Leitbild der kompakten und urbanen Stadt wird versucht, diesen Zielkonflikt aufzulösen. Größere Nähe alltäglicher Aktivitäten (wie Arbeiten, Lernen, Einkaufen, Wohnen, Freizeit) soll dem nicht motorisierten Verkehr bessere Chancen einräumen und ein gut ausgebauter öffentlicher Personenverkehr Stadt und Umland erschließen. Die Allokation der Standorte sollte nach diesem Leitbild so erfolgen, dass möglichst wenig Verkehr erzeugt und mit Grund und Boden schonend und sparsam umgegangen wird.

Bei Entscheidungen über neue Baugebiete oder die Entwicklung neuer Standorte wird allzu oft der Belang einer umweltfreundlichen und Flächen sparenden Verkehrserschließung vernachlässigt und somit das Verkehrswachstum verstärkt. Im größeren räumlichen Maßstab sind auch bei der Regionalplanung entsprechende Defizite festzustellen. Erforderlich ist deshalb unter anderem:

- eine bessere Integration von räumlicher Planung und Verkehrsplanung,
- eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung von Standorten mit großem Verkehrsaufkommen,
- die im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr gleichgewichtige Beachtung der Belange des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs bei der Erschließung von Grundstücken,
- die bevorzugte Entwicklung von Baugebieten mit kurzen Wegen in die Stadt und zu zentralen Einrichtungen.

Immer häufiger gilt bei großen Bauvorhaben eine überdurchschnittliche Verkehrserschließung als ein wichtiger Standortfaktor. Eine ausreichende Straßenerschließung ist selbstverständlich. Zusätzlich wird jedoch bei Projekten mit überregionaler Bedeutung in der Regel eine gute ÖPNV-Verbindung zu ICE-Haltepunkten und Flughäfen erwartet. Für innerstädtische Standorte ergeben sich daraus Vorteile, da diese Voraussetzungen dort häufig leichter erfüllt werden können.

Mit der folgenden Sammlung von Good Practices soll belegt werden, dass die beschriebenen Ziele erreichbar und die Anforderungen erfüllbar sind. Darüber hinaus ist beabsichtigt, den internationalen Erfahrungsaustausch zu verbessern und Anregungen zur Übertragung auf die eigene Situation vor Ort zu geben.

2 Good-Practice-Beispiele

Die Good-Practice-Beispiele enthalten sowohl Verkehrsprojekte, die im Zusammenhang mit „benachteiligten Gebieten“ stehen¹, als auch Projekte mit übergeordnetem städtischen oder regionalen Ansatz oder mit einer speziellen Betonung einzelner fachlicher Aspekte der Verkehrsplanung.

Auf der Quartiersebene haben Projekte, die städtebauliche Aufwertungsstrategien verfolgen und in integrierte Verkehrskonzepte eingebunden sind, einen besonderen Bezug zu den Zielen der Sozialen Stadt. In der Regel sollen Synergien zwischen unterschiedlichen Aufgaben und Politikfeldern erzeugt werden. Dabei stehen die Verbesserung des öffentlichen Raumes und die Verringerung von Umweltbelastungen in engem Zusammenhang mit der Lösung von Verkehrsproblemen.

Insgesamt greift aber eine nur an den Anforderungen benachteiligter Stadtquartiere orientierte Auswahl von Good-Practice-Beispielen städtischer Verkehrsplanung zu kurz. Die zu erwartenden Beiträge zur Lösung der anstehenden Probleme sind bei einer so reduzierten Sichtweise zu gering. Die verbindende Funktion des Verkehrs würde unterschätzt. Die Beispielsammlung enthält daher überwiegend Projekte, die auch bei lokalen Lösungen das ganze städtische Verkehrssystem mit im Blick haben.

Die Auswahl und Zuordnung der Good-Practice-Beispiele erfolgte auf der Basis vorliegender Forschungsberichte oder abgeschlossener Forschungsvorhaben, der interdisziplinären Zusammenarbeit im Difu und zusätzlicher Recherchen. In Einzelfällen konnten dennoch eindeutige Angaben nicht in ausreichendem Maße ermittelt werden². In diesen Fällen wurde die nach der Sachlage wahrscheinlichste Zuordnung gewählt.

Insgesamt werden 21 Good-Practice-Beispiele aus zwölf Mitgliedsstaaten vorgestellt. Die Verteilung ist relativ gleichmäßig – mit einem Schwergewicht auf Mitteleuropa und großen Städten³.

1 Bei der Sammlung von Good-Practice-Beispielen wurden der zweite Entwurf des Papiers „ Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt“, der Draft vom 26. Okt. 2006 „German Presidency Project“ und der Bericht „SUTP Good Practice Case Studies“ des von der Europäischen Kommission geförderten Projektes PILOT berücksichtigt. Partner des PILOT-Projektkonsortiums sind die Städtetzwerke EUROCITIES und Polis.

2 Außerdem musste auf die eigentlich notwendige Rückkopplung der recherchierten Sachverhalte mit Ansprechpartnern vor Ort wegen der geringen Untersuchungszeit und des geringen Projektvolumens verzichtet werden.

3 Die Nummerierung der Beispiele dient lediglich der eindeutigen Identifizierung. Sie ist daher von der jeweiligen Zuordnung unabhängig.

Tabelle 1: Räumliche Verteilung der Good-Practice-Beispiele*

Mitgliedsland	Zahl	Nr.	Stadt
Dänemark	2	15, 17	Odense, Kopenhagen
Deutschland	3	1, 3, 10	Berlin, Bocholt, Karlsruhe
Finnland	1	12	Siilinjärvi
Frankreich	2	2, 9	Paris, Straßburg
Griechenland	1	13	Kalamaria
Großbritannien	3	5, 11, 16	City of London, London-Hackney, Sheffield/South Yorkshire
Italien	2	8, 14	Bologna, Bozen
Niederlande	1	21	Amsterdam
Österreich	2	19, 18	Bregenz, Wien
Rumänien	1	6	Bukarest
Schweden	2	7, 20	Stockholm, Lund
Ungarn	1	4	Pècs
Summe	21		

*Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Auswahl hatten folgende Kriterien eine besondere Bedeutung:

- Integration von Verkehrsplanung und Stadtplanung
- Quartiersbezug und Nahverkehr
- Netzbezug und Projekte mit gesamtstädtischem oder regionalem Bezug
- Projekte mit breiter Akteurseinbindung
- Projekte, die eher betriebliche und organisatorische als bauliche Maßnahmen zur Erreichung der Ziele nutzen
- Innovationswert der Konzepte und Maßnahmen
- Breite internationale Streuung der Beispiele

Damit soll einerseits ein breiter Überblick zur Verkehrsplanung in Europa gegeben werden, und andererseits demonstrieren die vorgestellten Projekte im Sinne der Lissabon-Strategie eine gelungene Synthese von wirtschaftlicher Entwicklung und Stärkung der Beschäftigung mit der Weiterentwicklung nachhaltiger Verkehrssysteme. Um diesen Zusammenhang zu verdeutlichen, wurde bei einigen Projekten der Bezug zum gesamten städtischen Verkehrssystem besonders betont.

Das Gliederungsprinzip der Beispielsammlung geht vom Allgemeinen zum Besonderen. Auf Projekte mit Bezug auf die Gesamtstadt und zur Integration von Verkehr und Städtebau folgen Projekte zu Teilaspekten oder einzelnen Straßen- und Platzräumen.

In Kapitel 2.1 „*Integrierte Stadt und Verkehrsplanung*“ wird an zwei Beispielen demonstriert, wie mit großem finanziellem Aufwand *Infrastrukturen* geschaffen werden können, die das ÖPNV-Angebot nachhaltig verbessern, und wie eine *Koordinierung der Siedlungsentwicklung an ÖV-Achsen* erreicht werden kann.

„*Stadt der kurzen Wege*“ (Kapitel 2.2) ist ein Leitbild, das die Nähe von Quelle und Ziel und die damit gegebene Reduzierung der durchschnittlichen Wegelängen als wesentliches Integrationsziel hat. Die ausgewählten Beispiele demonstrieren sowohl angebots- als auch nachfrageorientierte Konzepte.

Im Kapitel 2.3 „*Innenstadtkonzepte*“ werden Regelungskonzepte vorgestellt, die zum *Radfahren und zum Zufußgehen anreizen, den öffentlichen Personenverkehr fördern* und die Nutzung des sonst dominierenden Verkehrsmittels Auto beschränken. Der vielfältige Bezug anderer Beispiele zur Innenstadt (besonders in den Kapiteln 2.1, 2.2, 2.4 und 2.5) demonstriert aber zugleich eine große Spannweite von Lösungsmöglichkeiten, die integrierte Konzepte auch mit Bezug auf Stadt und Region bieten.

Die im Kapitel 2.4 „*Clean City, Luftreinhaltung*“ vorgestellten Projekte haben überwiegend *Verkehrsbeschränkungen* zum Gegenstand (Anreize zur Kraftfahrzeugumrüstung Privater, City-Maut, periodische Straßensperrungen).

Im Kapitel 2.5 „*Öffentlicher Nahverkehr für besondere Nachfragegruppen*“ werden Verkehrsprojekte vorgestellt, die Potenziale integrierter Lösungen nutzen. Hervorzuheben ist dabei die *neuartige Berücksichtigung sozialer Belange* ausgewählter Bevölkerungsgruppen bei der Angebotsgestaltung von öffentlichem Nahverkehr.

Gegenstand des Kapitels 2.6 sind *stadtweite Radverkehrskonzepte*, die sich nicht auf die Weiterentwicklung von Radverkehrsnetzen beschränken. Wesentliches Qualitätsmerkmal sind vielmehr Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen öffentlichen Meinung zum Radfahren.

Zu den so genannten „*soft policies*“ wird auch das *Mobilitätsmanagement* gezählt. In Kapitel 2.9 sind Maßnahmen vorgestellt, die sich sowohl auf die städtische als auch auf die betriebliche Ebene beziehen.

In den Kapiteln 2.7, 2.8 und 2.10 werden *lokale Maßnahmen* demonstriert, die zwar auf einen engen örtlichen Bezug begrenzt sind, aber durch die direkte Veränderung des Verkehrsverhaltens der Beteiligten auch Wirkungen im gesamten Aktionskreis derselben erwarten lassen.

2.1 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Beispiel 1

Name:	Stadtbahnsystem Karlsruhe
Stadt:	Karlsruhe
Land:	Deutschland
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 1992
Kurzbeschreibung:	Das Ziel des Projekts war die Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Regional- und Stadtverkehr. Das war nur möglich mit dem Einsatz von Fahrzeugen, die sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahnstrecken benutzen können. Gleichzeitig wurde die Siedlungsentwicklung im Nachbarschaftsverband an den Achsen des schienengebundenen ÖV koordiniert. Das Modell wird inzwischen in weiteren Städten Europas umgesetzt.

Projektbeschreibung:

Mit dem Ziel, bessere, umsteigefreie Verbindungen zwischen Karlsruhe und seiner Umgebung zu schaffen, wurde die Zweisystem-Stadtbahn, das so genannte „*Karlsruher Modell*“, entwickelt.

Die drei Grundkomponenten des Modells sind:

- Fahrzeuge, die sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahnstrecken benutzen können,
- bauliche Verknüpfung von Eisenbahnstrecken mit einem – in Karlsruhe vorhandenen – Straßenbahnnetz,

- Bau zusätzlicher Haltestellen an bestehenden Eisenbahnstrecken, deren Bedienung durch die bessere Beschleunigung von Stadtbahnfahrzeugen bei gleicher Fahrzeit möglich wird.

Eingesetzt werden modernste Fahrzeuge mit Niederflurtechnik, die im 10- bzw. 20-Minuten-Takt verkehren. Zusatzverkehre gibt es in den Wochenendnächten.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit der Verbesserung der Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr wurden die Innenstadt und die Zufahrtstraßen entlastet, da ein Umstieg vom Pkw auf die Straßenbahn stattgefunden hat. Somit wurde die Verkehrsbelastung reduziert und damit die Lebensqualität in der Stadt wieder erhöht.

Maßnahmenart:

Langfristiges Projekt zur Erschließung der Synergien von zwei Schienensystemen (Bahn und Straßenbahn). Dazu wurden Änderungen der Betriebserlaubnisse, Mitarbeiterschulungen, Beschaffungen oder technische Anpassungen der Straßenbahnen, Umrüstungen und Ausbauten von Haltestellen sowie Fahrplanänderungen durchgeführt. Außerdem wurde die Regionalplanung über den Zweckverband einbezogen.

Umsetzungsprozess:

Die Maßnahme wurde vom Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) initiiert und mit Unterstützung der Deutschen Bahn AG, des Bundesministeriums für Forschung und Technologie, des Landes Baden-Württemberg und der beteiligten Landkreise und Gemeinden umgesetzt. 1992 fand die erste Inbetriebnahme auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Bretten statt. Seitdem hat sich die Streckenlänge des Karlsruher Stadtbahnnetzes auf rund 300 km verdoppelt.

Neben der technischen Umsetzung wurde intensiv Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, u.a. mittels Broschüren und Beiträgen in der Kundenzeitschrift, betrieben. Veröffentlichungen in Fachzeitschriften führten zu überregionaler Bekanntheit und Anerkennung des Projekts. In den Stadtgebieten, die mit der neuen Bahn besser angeschlossen wurden, gab es Feiern anlässlich von Streckeneröffnungen, wodurch die lokale Akzeptanz des Projekts gesichert wurde.

Ergebnis:

Durch das neue System verbesserte sich das Angebot auf den neuen Strecken so stark, dass sich eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mehr als 400 Prozent verzeichnen ließ. Das Modell wurde inzwischen europaweit von vielen Städten übernommen.

Quelle:

<http://www.eltis.org/studies/e2402992.htm> (21.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Die Idee, Eisenbahnschienen mit Straßenbahnen zu befahren und auf diese Weise das Stadtbahnnetz zu erweitern, ist im Prinzip auf alle Städte mit Eisenbahnanschluss übertragbar.

Beispiel 2

Name:	Integrierte Stadt und Verkehrsplanung
Stadt:	Straßburg
Land:	Frankreich
Laufzeit der Maßnahme:	Seit Anfang der 90er
Kurzbeschreibung:	Zu Beginn der 90er-Jahre wurden in Straßburg aufgrund der starken Suburbanisierung und der massiven Konzentration von Geschäftsaktivitäten in der Innenstadt die Verkehrsprobleme immer deutlicher. Man setzte sich zum Ziel, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu stärken und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Der Erhalt bzw. die Schaffung kurzer Wege waren nur in enger Zusammenarbeit mit der Stadtplanung über die Flächennutzungsplanung möglich. Der öffentliche Nahverkehr wurde mit dem Ausbau der Tram und der Restrukturierung des Bussystems ganz neu gestaltet.

Projektbeschreibung:

In den 90er-Jahren begann die Stadt Straßburg ein umfassendes Projekt zur Verbesserung des städtischen Verkehrssystems mit einer integrierten Verkehrsplanung. Eine lange geplante neue Straßenbahnlinie war das Hauptprojekt dieser Maßnahme. Mit dieser Linie konnte der Norden der Stadt mit dem Süden verbunden werden, wobei sie das Zentrum der Stadt durchquert. Außerdem sorgte dies für einen Anschluss der Großwohnsiedlungen und Einkaufszentren am Stadtrand an die Innenstadt. Im Zuge des Neubaus der Tram wurden darüber hinaus Verbesserungen bei den anderen Verkehrsträgern durchgeführt. An den Endpunkten der Tram baute die Stadt Park-and-ride-Anlagen für Pkw und Fahrräder. In der Innenstadt erklärte man einen großen Bereich zur Fußgängerzone, der vorher vom Durchfahrtsverkehr geprägt war, und unterband die Durchfahrt durch die Innenstadt mit dem Pkw. Außerdem wurden immer wieder Kampagnen durchgeführt, die für das Radfahren werben.

Die Straßenbahn selbst stattete man mit schmalen und modernen Fahrzeugen aus, damit sie sich möglichst gut an die Strukturen der Altstadt anpasst. Die Technik wurde so konstruiert, dass die Oberleitungskabel möglichst dünn und unauffällig sind, um das Stadtbild möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Die konkreten Ziele waren die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs um elf Prozent, die Steigerung der relativen Fahrradnutzung um zwölf Prozent und die Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Der Bau der Straßenbahnlinien wird als ein Mittel gesehen, den öffentlichen Raum neu zu organisieren und die städtische Aufenthaltsqualität zu erhöhen oder wiederherzustellen. Außerdem bietet sich damit die Gelegenheit, das Straßennetz neu zu strukturieren. Von diesen Maßnahmen erhofft sich die Stadt eine Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs.

Maßnahmenart:

Aufwändige bauliche Maßnahmen, die begleitet werden von einer Umorganisation des Verkehrssystems.

Umsetzungsprozess:

Die Umsetzung der Maßnahme wurde zu Beginn von Bedenken der Anlieger und Geschäftsinhaber begleitet. Die Stadt versuchte durch öffentliche Versammlungen, auf denen Politiker die Idee der Maßnahme erläuterten, Akzeptanz für das Projekt zu erzielen. Je mehr von den Baumaßnahmen und den Verbesserungen des Stadtraumes zu sehen war, desto mehr schwand die Skepsis; sie war schließlich vollständig ausgeräumt, als die Linie in Betrieb genommen wurde.

Die Finanzierung des Projekts erfolgte etwa zu einem Drittel durch Mittel vom Staat, der Stadt Straßburg und der Region. Ein zweites Drittel wurde durch die Nahverkehrsabgabe („versement transport“) und ein drittes über Kredite finanziert.

Ergebnis:

Die Veränderung des Verkehrssystems der Stadt Straßburg mit Hilfe einer integrierten Verkehrsplanung führte zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen in der Stadt. Infolge des Baus der Tram konnte eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens von 1992 bis 1995 um 32 Prozent verzeichnet werden. Die Anzahl der Autos, die in die Stadt einfuhren, verringerte sich in diesem Zeitraum um 17 Prozent. Die Fußgängerzone wurde von der Bevölkerung sehr positiv aufgenommen, da sich damit die Lebensqualität in der Stadt erheblich erhöht hatte. Mit dem Erreichen der gesetzten Ziele war der weitere Ausbau des Straßenbahnsystems gesichert. Bis 2006 wurden noch vier weitere Linien und Verlängerungen gebaut. Für die nächsten Jahre existieren weitere Planungen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes.

Quelle:

<http://www.eltis.org/studies/52E.HTM> (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Die Stadt Straßburg hat es verstanden, den Bau der Straßenbahn zu nutzen, um grundsätzliche Veränderungen des städtischen Verkehrssystems durchzuführen und die Aufenthaltsqualität des Stadtraums zu verbessern.

2.2 Stadt der kurzen Wege**Beispiel 3**

Name:	Umsetzung des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“ in der Stadt- und Verkehrsplanung
Stadt:	Bocholt
Land:	Deutschland
Laufzeit der Maßnahme:	Seit Anfang der 70er
Kurzbeschreibung:	Bocholt ist eine kompakte Stadt der kurzen Wege mit 33 Prozent Fahrradanteil. Dies konnte erreicht werden, indem die Bedingungen für Radfahrer direkt verbessert und über die Flächennutzungsplanung gezielt die Erhaltung der kurzen Wege gesteuert wurde.

Projektbeschreibung:

Die Stadt Bocholt im westlichen Münsterland, fast angrenzend an die Niederlande, hat 75.000 Einwohner. Aufgrund der sehr kompakten Stadtstruktur leben etwa 90 Prozent der Einwohner in nicht mehr als drei Kilometer Entfernung zum Stadtzentrum.

Bocholt ist eine Fahrradstadt: 35 Prozent aller täglichen Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, was auf den kontinuierlichen Ausbau der Fahrradinfrastruktur und das verbesserte Serviceangebot für Radfahrer zurückzuführen ist. Durch ein aktives Flächenmanagement haben es Kommunalpolitik und Stadtverwaltung erreicht, dass die Stadtstrukturen kompakt geblieben sind und die Entfernungen somit mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Mit der Erstellung eines Einzelhandelskonzepts wird die Ansiedlung von Nahversorgungseinzelhandel effizient gesteuert. Die Einzugsbereiche sind so festgelegt, dass die Geschäfte für Menschen zu Fuß oder mit dem Rad innerhalb von drei bis fünf Minuten erreichbar sind. Die Ansiedlung von Lebensmitteldiscountern wird nur an einigen wenigen gut erschlossenen Standorten im Zentrum der Ortsteile zugelassen, die maximale Größe der Verkaufsflächen ist vorgegeben.

Hinzu kommen restriktive Maßnahmen gegen das Auto, wie flächendeckende Tempo-30-Gebiete in den Wohngebieten und die vollständige Bewirtschaftung des Parkraumes in der Innenstadt.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit den regulierenden Eingriffen in die Einzelhandelsansiedlung und der Sicherung von Nahversorgungseinrichtungen in Entfernungen, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können, ist eine gleichwertige Versorgungssituation für alle Bürger geschaffen worden, unabhängig davon, ob sie ein Auto zur Verfügung haben oder nicht.

Maßnahmenart:

Koordinierte Stadt- und Verkehrsplanung mit städtebaulichen Verträgen, kommunalem Grundstückspool, an den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs orientierter Festlegung von Standorten des großflächigen Einzelhandels, einem Stadtbussystem im Auftrag einer kommunalen Managementgesellschaft, einer Straßenverkehrsplanung, die den Rad- und Fußverkehr gleichrangig zum Autoverkehr berücksichtigt.

Umsetzungsprozess:

Diese Maßnahmen werden von der Verwaltung Bocholts konsequent umgesetzt. Es kostet großen Aufwand, die Ansiedlung großer Ladenflächen an nicht integrierten Lagen abzuwehren und mit einer entsprechenden Bebauungsplanung gegenzusteuern. Da in Bocholt die verschiedenen Verwaltungsbereiche mit dem gleichen Ziel arbeiten, ist die Umsetzung so erfolgreich.

Ergebnis:

Die Stadt Bocholt wird als Fahrradstadt wahrgenommen und hat mit einem 35-prozentigen Anteil des Radverkehrs die höchste Quote in Deutschland. Eine diversifizierte Einzelhandelsstruktur konnte erhalten werden, die die Lebensqualität positiv beeinflusst.

Quelle:

<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/downloads/Abstract-Passlick.pdf>
(14.12.2006)

http://www.bocholt.de/intabox/medienarchive/fb30/einzelhandelskonzept_bocholt_fortschreibung_klein.pdf (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

In Bocholt wird gezeigt, dass es machbar ist, die Stadt der kurzen Wege zu erhalten, indem die Vorgaben und Leitbilder strikt umgesetzt werden.

2.3 Innenstadtkonzepte**Beispiel 4**

Name:	Autofreie historische Innenstadt
Stadt:	Pécs
Land:	Ungarn
Laufzeit der Maßnahme:	Beginn und Ende des Projekts: 2002 – 2005
Kurzbeschreibung:	Im Zentrum von Pécs wurde innerhalb des von der UNESCO als Weltkulturgut anerkannten Gebietes ein autofreies Gebiet eingerichtet, das von einer Zone mit eingeschränkter Zufahrtserlaubnis und Parkraumbewirtschaftung umgeben ist.

Projektbeschreibung:

Die mittelalterliche Innenstadt von Pécs ist als UNESCO-Weltkulturerbe geschützt. Entsprechend wurde der Verkehr in der Stadt mit einem Zwei-Zonen-System neu geregelt. In der inneren „Welterbe“-Zone sind alle privaten Pkw bis auf Anwohnerfahrzeuge ausgeschlossen, während in der umgebenden Zone außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer Autoverkehr zwar zugelassen ist, aber die Zahl der Parkplätze reduziert und bewirtschaftet wird. Grundsätzlich gelten eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und ein Zufahrtsverbot für Lkw ab sechs Tonnen. Die neuen Verkehrsregeln wurden mit strenger Kontrolle der Polizei und kleinen baulichen Veränderungen (Poller) durchgesetzt.

Es sollen vielfältige Ziele erreicht werden:

- Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt und im Gebiet um das UNESCO-Welterbe herum,
- Verbesserung der Luftreinhaltung und Reduzierung der Lärmbelastung,
- Verbesserung der Lebensqualität für die ansässige Bevölkerung und der Arbeitsbedingungen,
- bessere Bedingungen für den Denkmalschutz,
- Neugestaltung des Straßenraums, um Anreize zum Radfahren und Bummeln zu geben.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Der Verkehr in der Innenstadt wird über ein differenziertes Zonensystem gesteuert, das eine stufenweise Abnahme des Verkehrs in Richtung Zentrum bewirkt. Dies wird durch

die Reduzierung des Parkraumangebots unterstützt. Diese verkehrlichen Maßnahmen tragen zur Erhaltung der Altstadt bei.

Maßnahmenart:

In Pécs wurden Verbesserungen des Verkehrssystems mit ordnungspolitischen und organisatorischen Maßnahmen erreicht. Der Straßenraum wurde neu strukturiert und der Parkraum mit Hilfe eines Parkraummanagements neu organisiert und bewirtschaftet.

Umsetzungsprozess:

Die Stadt Pécs hat auf aufwändige technische Lösungen verzichtet und seine Planungskompetenz eingesetzt, um den Autoverkehr in das Stadtzentrum einzuschränken. An dem gesamten Prozess waren die Bewohner und andere Betroffene und Interessierte beteiligt. Unterstützung fand der Prozess durch die Politik, die großes Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsbedingungen in der Innenstadt hatte.

Eine weitere Ausdehnung des Fußgängerbereichs wird zurzeit untersucht. Der Bau einer Fahrradstraße wurde aus finanziellen Gründen verschoben.

Für eine osteuropäische Stadt mit schlechter Einnahmesituation war die Entscheidung, auf einen Teil der Einnahmen aus Parkgebühren zu verzichten, schwierig. Argumente für das Projekt ergaben sich aus den erwarteten langfristigen positiven Folgen auf die Umwelt und aus der voraussichtlich verbesserten Lebensqualität der Bewohner. Außerdem erhoffte man sich mittelfristig eine bessere Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs.

Ergebnis:

Der politische und administrative Aspekt des Projekts ist bemerkenswert. Alle politischen Parteien haben die Verbesserung der Lebensbedingungen in der Innenstadt durch die Reduzierung des Pkw-Verkehrs unterstützt. Die Maßnahmen führten zu einer signifikanten Abnahme der Nutzung der privaten Pkw in der Innenstadt mit entsprechenden Umweltentlastungen. Die Lebensbedingungen und der Freizeitwert der Innenstadt von Pécs wurden erheblich verbessert.

Zukunft/Weiterführung:

Es ist geplant, die Verbotszonen für Pkw bis 2010 auf die gesamte Innenstadt auszuweiten. Pécs' mittelalterliche Innenstadt wird dann Ungarns größte Fußgängerzone sein. Bis dahin sollen die Busflotte auf umweltfreundliche Midibusse (wahrscheinlich mit Biogas angetrieben) umgestellt und weitere Parkplätze in Parks und Freiraum umgewandelt werden.

Quelle:

http://civitas-initiative.org/measure_sheet.phtml?lan=en&id=315 (19.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit Einbeziehung der Anwohner und Betroffenen wurde eine Lösung gefunden, die den Autoverkehr reduziert, das kulturelle Erbe erhält und die Lebensqualität in der Innenstadt steigert. Die überwiegend organisatorischen Maßnahmen setzen politischen Mut und Durchsetzungsvermögen voraus. Dafür haben sie ein günstiges Kosten-/Nutzen-Verhältnis.

Beispiel 5

Name:	City Maut London – Verwendung der Einnahmen für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs
Stadt:	London
Land:	Großbritannien
Laufzeit der Maßnahme:	Seit Februar 2003
Kurzbeschreibung:	Transport for London (TfL) führte die City Maut (Congestion Charge) ein, um den alltäglichen Stau in der Innenstadt Londons zu reduzieren. Seit Einführung hat sich der Zeitverlust durch Stau innerhalb der Gebührenerhebungszone um 32 Prozent reduziert. Die Einnahmen werden verwendet, um das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Bedingungen für Radfahrer zu verbessern.

Projektbeschreibung:

London ist die größte Stadt in der EU mit 7,6 Mio. Einwohnern. Die chronische Überlastung des Verkehrssystems im Zentrum von London bedrohte Unternehmen, behinderte Notdienste und andere lebenswichtige Dienste und reduzierte die Lebensqualität. Sie verminderte die Effizienz öffentlicher Verkehrsmittel und erzeugte hohe Zeitverluste und Kosten.

Um den motorisierten Individualverkehr im Innenstadtgebiet zu verringern, wurde eine Maut eingeführt. Damit sollte erreicht werden, dass mehr Menschen den öffentlichen Nahverkehr, Fahrzeuge mit sauberen Treibstoffen, Fahrräder benutzen oder zu Fuß gehen. Das Gebiet, in dem die Maut erhoben wird, hat eine Fläche von 21 km² und wird durch die „Inner Ring Road“ Londons begrenzt. Ungefähr 40.000 Fahrzeuge fahren im morgendlichen Berufsverkehr pro Stunde in das City-Mautgebiet hinein. Motorräder, Taxis, Notfallfahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffantrieben sind von der Maut ausgenommen, und die 136.000 Anwohner der Gebührenzone erhalten einen 90-prozentigen Preisnachlass. Für die Einfahrt in die gebührenpflichtige Innenstadt haben die Autofahrer werktags zwischen 7.00 Uhr und 18.30 Uhr einen Betrag von fünf Pfund pro Tag zu bezahlen. Autofahrer, die in die Stadt hineinfahren wollen, müssen sich und das Nummernschild gegen eine Gebühr registrieren lassen. Die Erfassung der Fahrzeuge erfolgt über 230 CCTV-Kameras entlang der Grenze und innerhalb der Zone. Diese zeichnen die Nummernschilder der hineinfahrenden, herausfahrenden und darin umherfahrenden Autos auf. Ein automatisches Erkennungssystem der Nummernschilder gleicht die Daten mit denen der registrierten Nutzer ab und ermittelt so die Fahrer, die nicht bezahlt haben. Die Zahlungen können wöchentlich, monatlich oder jährlich auf verschiedene Arten erfolgen. Bei nicht bezahlten Fahrten wird zunächst der Pkw mit einer Parkkralle „festgehalten“ oder bei weiterem Zahlungsverzug das Fahrzeug abgeschleppt.

Bereits vor der Einführung der Maut waren der Busfuhrpark von „Transport for London“ mit über 300 Bussen neu ausgestattet und das ÖPNV-Angebot allgemein verbessert worden.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Die radikale Reduktion des Autoverkehrs hat die Attraktivität der Londoner Innenstadt nicht beeinträchtigt. Trotz weitgehend unveränderter Verkehrsregelungen in den umliegenden Stadtteilen lassen sich auch dort Verkehrsentlastungen durch verringerten Durchgangsverkehr feststellen. Mit den Mauteinnahmen konnte das ÖPNV-Angebot erheblich verbessert und eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV erreicht werden. Insgesamt wurde die Belastung der Londoner Innenstadt mit Feinstaub erheblich reduziert.

Maßnahmenart:

Regulierung des Innenstadtverkehrs mit Road Pricing. Erhebung einer Maut für das Befahren des zentralen Bereichs der Innenstadt. Die Kontrolle der Fahrzeuge erfolgt über eine Erfassung der Fahrzeugkennzeichen durch ein Kamerasystem.

Umsetzungsprozess:

Die Öffentlichkeit stand dem neuen System zu Beginn überwiegend ablehnend gegenüber. Fehler bei seiner Umsetzung und besonders Proteste von Frachttransportbetreibern trugen dazu bei. Das Programm war dann aber sehr erfolgreich, da die Öffentlichkeit sehr effektiv informiert und eingebunden wurde. Es fanden umfangreiche Beratungen mit Interessenvertretern sowie öffentliche Anhörungen statt – letztlich die Schlüsselfaktoren für den Erfolg des Programms. Besonders wichtig war auch, dass bereits vor der Einführung der Maut die Busdienstleistungen und das Londoner Verkehrsmanagement insgesamt verbessert wurden.

Die durch die Maut eingenommenen Mittel müssen laut Gesetz in den nächsten zehn Jahren für Verbesserungen des Verkehrssystems in London ausgegeben werden. Die Erhebung einer Innenstadtmaut wird nur als eine Maßnahme unter vielen gesehen, um das Verkehrssystem in London zu verbessern.

Ergebnis:

Das Projekt war erfolgreich, da sich der Autoverkehr in der Innenstadt bereits in den ersten drei Monaten um 16 Prozent verringerte und Zeitverluste, die durch Stau entstanden, um 32 Prozent reduziert werden konnten (TfL: Juni 2003). Die meisten Verkehrsteilnehmer nutzen nun den öffentlichen Nahverkehr, die Autofahrten sind zuverlässiger geworden, und der entstehende Umleitungsverkehr wird im bestehenden Straßennetz erfolgreich bewältigt. In der Öffentlichkeit ist die Akzeptanz des Projekts in letzter Zeit nochmals gestiegen.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=140 (19.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit dem Londoner Beispiel wird gezeigt, wie restriktive Maßnahmen gegen den Autoverkehr effektiv genutzt werden können, um den öffentlichen Personenverkehr, das Radfahren und das Zufußgehen attraktiver zu machen. Es gibt bereits andere Städte im Vereinigten Königreich und in Europa, die ähnliche Projekte umsetzen oder planen.

2.4 Clean City, Luftreinhaltung

Beispiel 6

Name:	Umweltfreundliche, energiesparende und komfortable Trolleybusse in Bukarest
Stadt:	Bukarest
Land:	Rumänien
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 1996
Kurzbeschreibung:	Da die Umweltverschmutzung immer mehr die Lebensqualität der Städte eingeschränkt, entschied sich die Stadt Bukarest für die Anschaffung von Trolleybussen, als die Busflotte erneuert werden musste. Der Vorteil des geringeren Schadstoffausstoßes wurde höher bewertet als die größeren Investitionskosten und die Abhängigkeit vom Oberleitungskabel.

Projektbeschreibung:

Durch die veränderten politischen und der damit zusammenhängenden ökonomischen Rahmenbedingung in Rumänien Anfang der 90er-Jahre veränderte sich auch das Verkehrssystem. Die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr nahm ab und der motorisierte Individualverkehr nahm schnell zu. Die alte Fahrzeugflotte des öffentlichen Nahverkehrs in Bukarest musste erneuert werden, um den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Da das Problem der Umweltverschmutzung besonders durch den verstärkten motorisierten Verkehr immer deutlicher wurde, entschied man sich ganz bewusst für die Anschaffung von Trolleybussen. Die Vorteile des Trolleybusses, beim Fahren in der Stadt keine Schadstoffemissionen auszustoßen, überwogen die Nachteile der größeren Investitionskosten und die ästhetischen und technischen Bedenken bezüglich der Oberleitung. Außerdem entschied man sich, keine Gelenkbusse mehr einzusetzen, um den Fahrkomfort zu steigern und durch mehr Fahrzeuge die Frequenz der Fahrten zu erhöhen.

Gesamtstädtisch haben die Buslinien eine hohe Bedeutung, da sie auf radialen Routen von den peripheren Gebieten in die Innenstadt führen, wo sich die Geschäfte und die Verwaltung konzentrieren.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit der umweltfreundlichen Erneuerung der Busflotte ist die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den öffentlichen Verkehr gesichert und gleichzeitig die Luftverschmutzung reduziert worden.

Maßnahmenart:

Beschaffung neuer Busse unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen der Fahrzeuge.

Umsetzungsprozess:

Zunächst wurden, aus finanziellen Gründen, 22 vorhandene Busse zu Trolleybussen umgebaut. 1995 fand dann eine öffentliche Ausschreibung für 100 Trolleybusse statt. 1996 wurden sie getestet und dann 1997 und 1998 ausgeliefert. Hersteller der Busse ist eine rumänische Firma.

Ergebnis:

Durch die neuen Trolleybusse wurde der Energieverbrauch gesenkt, obwohl die Fahrzeit um 12 bis 15 Prozent stieg. Zusätzlich sind die Unterhaltungskosten um ca. 30 Prozent geringer als bei den Altfahrzeugen.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=467 (21.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Bukarest entschied sich trotz kurzfristig höherer Kosten für die umweltfreundliche Variante der Trolleybusse. Die Stadt setzt damit ein eindeutiges Zeichen dafür, dass der Umweltschutz notwendig für den Erhalt attraktiver und lebenswerter Städte ist.

Beispiel 7

Name:	Reduzierte Parkgebühren für schadstoffarme Fahrzeuge
Stadt:	Stockholm
Land:	Schweden
Laufzeit der Maßnahme:	Seit Mai 2005
Kurzbeschreibung:	In Stockholm existieren hohe Parkgebühren für Pkw. Um einen Anreiz für die Nutzung „sauberer Fahrzeuge“ besonders in der Innenstadt zu geben, werden bei diesen Fahrzeugen die Parkgebühren reduziert.

Projektbeschreibung:

Die Stadt Stockholm hat bereits seit den 80er-Jahren ein strenges System der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt. Es zeichnet sich durch sehr hohe innerstädtische Parkgebühren während der Geschäftszeiten aus. Für private Pkw müssen jährlich etwa 600 Euro bezahlt werden und für Geschäftsfahrzeuge 850 Euro. Für Elektroautos gab es eine reduzierte Parkgebühr, nicht jedoch für Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben.

Das größte Problem bei der Umsetzung reduzierter Parkgebühren für „saubere Fahrzeuge“ stellte deren genaue Definition dar. Verschiedene schwedische Städte haben dafür unterschiedliche Standards festgelegt. In Stockholm einigte man sich auf Basis der europäischen Pkw-Zertifizierungsdirektive. Bei folgenden Merkmalen gelten reduzierte Parkgebühren: Elektroautos aller Jahrgänge und Hybridautos mit Benzin- und Stromantrieb sowie; Fahrzeuge, die den Emissionsstandard von 2005 einhalten und mehrheitlich mit Biogas oder mit Bio-Alkoholen (E 85) betrieben werden; das zulässige Fahrzeuggewicht muss in jedem Fall unter 3.500 kg liegen.

Nach dem Beschluss des Stadtparlaments im Mai 2005 soll die Verordnung für einen Zeitraum von drei Jahren gelten. Ein Aufkleber kennzeichnet die „sauberen Fahrzeuge“.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Durch diese Maßnahme wird die Luft in der Innenstadt mit weniger Schadstoffen belastet, da die Nutzung „sauberer Fahrzeuge“ attraktiv wird. Dies führt auch in den anderen

Stadtgebieten zu einer geringeren Luftbelastung durch Schadstoffe und entlastet besonders die Hauptverkehrsachsen, an denen größtenteils benachteiligte Bevölkerungsgruppen wohnen.

Maßnahmenart:

Bevorzugung von Fahrzeugen, die bestimmten technischen Anforderungen entsprechen, durch Preisreduzierung für das Parken in der Innenstadt

Umsetzungsprozess:

Die Straßen- und Verkehrsbehörde hatte die Durchführung dieser Maßnahme schon seit einigen Jahren vorbereitet. Allerdings gab es bei der Umsetzung große Probleme auf der politischen Seite. Die Schätzungen der Zahl der Autos, die den Anforderungen entsprechen, waren sehr ungenau. Damit war auch unklar, wie groß die Verluste durch die nun nicht gezahlten Parkgebühren der „sauberen Fahrzeuge“ ausfallen würden. Außerdem gab es Unsicherheiten, inwieweit es zulässig ist, die Parkgebühren zu reduzieren.

Ergebnis:

Die Nachfrage nach Parkgenehmigungen zu reduzierten Parkgebühren ist sehr groß. Bereits in den ersten vier Monaten von Mai bis August 2005 wurden 440 private und 390 geschäftliche Genehmigungen erteilt.

Quelle:

http://civitas-initiative.org/measure_sheet.shtml?lan=en&id=390 (22.12.2006)

<http://www.trendsetter-europe.org/index.php?ID=862> (20.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Da es sich um eine ordnungspolitische Maßnahme handelt, kann sie überall leicht umgesetzt werden und so Anreize setzen, den Anteil an umweltfreundlichen Fahrzeugen zu erhöhen.

Beispiel 8

Name:	Eingeschränkte Zufahrt zur Innenstadt und Straßensperrungen bei zu hoher Luftverschmutzung
Stadt:	Bologna
Land:	Italien
Laufzeit der Maßnahme:	2005 – 2006
Kurzbeschreibung:	In Bologna waren bis vor kurzem die gesamte Innenstadt und der Hauptplatz für den motorisierten Verkehr geöffnet, was große Probleme verursachte. Um die Probleme in den Griff zu bekommen, wurde ein kameragesteuertes Kontrollsystem eingerichtet, so dass nur noch Busse Zufahrt zur Innenstadt haben.

Projektbeschreibung:

Die Öffnung der Innenstadt und des „Piazza Maggiore“ für den Verkehr brachte schwerwiegende Probleme mit sich, da viele Autofahrer den Platz als Abkürzung durch die Innenstadt nutzten. Um die städtebauliche Bedeutung der Innenstadt und der „Piazza Maggiore“ zu erhalten, wurde der Platz in eine Fußgängerzone umgewandelt. Der enge Bereich um den Platz ist seitdem nur mit Genehmigung befahrbar. Die Busse, die den Platz überqueren, werden mit Erdgas betrieben, um den Schadstoffausstoß zu minimieren, und sind so ausgestattet, dass das historische Pflaster nicht so stark beschädigt wird. Damit nur Fahrzeuge mit Genehmigung in diesen Bereich fahren, wurde ein mit Kameras gesteuertes Kontrollsystem eingerichtet.

Das System ist verbunden mit dem Kontrollsystem „Sirio“ für die gesamte Innenstadt, in der bereits eine Einfahrtkontrolle vorhanden ist. Die Autos, die den Platz überqueren und das elektronische Schild, welches von Sensoren unter der Straßenoberfläche gelesen wird, nicht haben, werden fotografiert und mit einer Geldstrafe belegt. Auch die Fläche um den Platz herum wird mit Kameras kontrolliert. Für diese Bereiche gibt es zeitliche Durchfahrtsbeschränkungen. Für Lieferverkehre sind die Straßen täglich zweimal, morgens und nachmittags, jeweils für 1,5 Stunden, geöffnet. Nach den Lieferzeiten werden bewegliche Poller hochgefahren.

Zu den festgelegten Fahreinschränkungen in Bologna kommen temporäre Straßensperren „Traffico Limitato“ im Rahmen der Luftreinhaltung hinzu. An Sonntagen zwischen 9.30 und 12.00 Uhr sowie 15.30 und 18.30 Uhr ist die gesamte Innenstadt (etwa 80 Hektar), die so genannte „Zona Traffico Limitato“, weitgehend für den Autoverkehr gesperrt.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit den Fahrverboten bzw. -einschränkungen verbessert sich zum einen direkt die Luftqualität und zum anderen steigt die Attraktivität der Innenstadt, da Anwohnern und Besuchern mehr Freiraum und Freiflächen geschaffen werden.

Maßnahmenart:

Grundsätzliche Einschränkungen der Einfahrt in die Innenstadt, kontrolliert mithilfe eines kameragesteuertes Systems. Temporäre Fahrverbote werden an Sonntagen mit der Sperrung der Innenstadt umgesetzt.

Ergebnis:

Um die Zufahrtsbeschränkungen durchzusetzen, mussten etwa 60.000 Durchfahrtsgenehmigungen für Transportfahrzeuge, Anwohner und einige Arbeitnehmer erteilt werden. Die Anzahl der Kameras soll verdoppelt werden, um die Einführung einer größeren Fußgängerzone zu ermöglichen.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=752 (21.12.2006)

<http://urp.comune.bologna.it/Mobilita/Mobilita.nsf/e7415f1a8e5e2394c1256d1d002f8984/>

08ce020510504c5fc125714c004461b4?OpenDocument&Highlight=0,pedonalizzazione* (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit Ausnahmegenehmigungen wird Anliegern die Zufahrt erlaubt, aber unnötige Verkehre werden aus der Innenstadt herausgehalten, um den Erhalt der Bausubstanz und die Attraktivität der Innenstadt zu sichern.

Beispiel 9

Name:	„Paris respire“ – „Paris atmet auf“: Stadtweite Straßensperrungen am Wochenende
Stadt:	Paris
Land:	Frankreich
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 2001
Kurzbeschreibung:	im Zuge der Kampagne „Paris respire“ werden in der gesamten Stadt an den Wochenenden und Feiertagen Straßen für den Autoverkehr gesperrt, damit Spaziergänger, Radfahrer und Skater den Straßenraum nutzen können.

Projektbeschreibung:

An den Wochenenden und Feiertagen werden in Paris verschiedenste Straßen im gesamten Stadtgebiet für den Autoverkehr gesperrt. Spaziergänger, Radfahrer und Skater sollen die Möglichkeit haben, dann den Straßenraum ungehindert nutzen zu können.

Neben den berühmten Uferstraßen entlang der Seine und den Straßen entlang des Kanals Saint-Martin werden aber auch kleine Quartiersbereiche in reinen Wohngebieten für den Autoverkehr gesperrt. Insgesamt sind es elf Bereiche in der Stadt, wodurch das Projekt stadtweite Aufmerksamkeit auf sich zieht.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Die Aktionen von „Paris respire“ stehen im Zusammenhang mit weit reichenden Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer und den öffentlichen Verkehr. Das Radverkehrsnetz wird ausgebaut, die Straßenbahn wird erweitert und der motorisierte Individualverkehr wird restriktiv behandelt, da seine negativen Begleiterscheinungen, wie Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Einschränkung der Lebensqualität, die Attraktivität der Stadt zu stark beeinträchtigen.

Maßnahmenart:

Ordnungspolitische Maßnahme, wobei die Sperrung der Straßen mit einfachen Barrieren erfolgt.

Umsetzungsprozess:

2001 fanden die ersten Maßnahmen dieser Art statt. Da die Pariser Bürger die damit zusammenhängenden Angebote sehr stark nutzten, wurden immer mehr temporäre Straßensperrungen in den verschiedenen Stadtbezirken durchgeführt. Die einzelnen Maßnahmen werden von den Stadtbezirken organisiert, die auch die Öffentlichkeitsarbeit übernehmen.

Ergebnis:

Der Erfolg der Maßnahme zeigt, dass die Menschen ein Bedürfnis haben, die Stadt autofrei zu erleben.

Quelle:

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7122 (21.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Die temporäre Sperrung von Straßen ist eine ordnungspolitische Maßnahme, die relativ geringe Kosten mit sich bringt, allerdings politischen Mut erfordert. Da der finanzielle Aufwand gering ist, sind ähnliche Maßnahmen überall durchführbar.

2.5 Öffentlicher Nahverkehr für besondere Nachfragegruppen**Beispiel 10**

Name:	Nahverkehrsplan
Stadt:	Berlin
Land:	Deutschland
Laufzeit der Maßnahme:	2007-2009
Kurzbeschreibung:	Den Zugang sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen und von Menschen mit Behinderungen zum ÖPNV zu sichern und zu verbessern, ist ein besonderes Anliegen des aktuellen Entwurfs des Nahverkehrsplans. Mit neuen Untersuchungsmethoden konnten dabei Zusammenhänge zwischen ungenügender ÖV-Erreichbarkeit und sozialer Benachteiligung in ihrer räumlichen Differenzierung dargestellt und besser in Verhältnis zu anderen ökonomischen oder ökologischen Belangen gesetzt werden. Im Ergebnis werden die Ziele der Stadtentwicklung wirksamer erfüllt.

Projektbeschreibung:

Abgeleitet aus den verkehrspolitischen Zielen (Stadtentwicklungsplan Verkehr) wird für das Land Berlin regelmäßig ein Nahverkehrsplan als Rahmenvorgabe für das ÖPNV-Angebot vom Senat beschlossen. Er basiert auf einem Beschluss des Landesparlaments zu den Eckpunkten der künftigen ÖPNV-Entwicklung, insbesondere zu den ÖPNV-Angebotsstandards. Mit dem derzeit als Entwurf vorliegenden Nahverkehrsplan gibt der ÖPNV-Aufgabenträger einen detaillierten Rahmen vor, der in Verkehrsverträgen für die Verkehrsunternehmen konkretisiert sowie durch das Handeln der Senatsverwaltungen und Bezirke umgesetzt wird.

Thematischer Schwerpunkt der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis 2009 ist die Sicherung eines Zugangs zum ÖPNV-System für alle Bürger. Entsprechend den politischen Beschlüssen in Berlin und vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft betrifft dies die Mobilität von Menschen mit Behinderung, die Geschlechtergerechtigkeit, Quartiersmanagementgebiete der sozialen Stadtentwicklung (leichter Zugang zu Jobs und Teilnahme am öffentlichen Leben) sowie die Erreichbarkeit von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Dazu wurden eine besondere Schwachstellen-Analyse nach dem Vorbild britischer Local Transport Plans mit GIS-Anwendung (Social Mapping) durchgeführt und das Angebots-

konzept des Nahverkehrsplans nach Abwägung mit anderen Belangen entsprechend angepasst. Bereits während der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans wurden in Diskussion mit den Verkehrsunternehmen einzelne Ziele umgesetzt, z.B. wurde die dichte Erschließung einer Großwohnsiedlung trotz verminderter Fahrgastpotenziale (aufgrund der Reduzierung des Gebäudebestandes) erhalten, um eine weitere Benachteiligung der ansässigen Bevölkerung zu vermeiden und nicht den Zielen des Programms der „Sozialen Stadt“ entgegenzuwirken.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Die Untersuchungen zeigen, dass die Belange von Bevölkerungsgruppen mit besonderen Mobilitätsanforderungen und Quartiere mit besonderem Handlungsbedarf in der Nahverkehrsplanung in Deutschland bisher nicht hinreichend berücksichtigt werden. Neben der Optimierung von Wirtschaftlichkeit und Fahrgastzahlen müssen die öffentlichen Interessen der Stadtentwicklung (Umwelt, Soziales, wirtschaftliche Standortsicherung) als dritte Zieldimension der Nahverkehrsplanung anerkannt und bewertet werden. Die Methodik der Nahverkehrsplanung ist entsprechend zu erweitern.

Maßnahmenart:

Analyse und Planung des ÖPNV-Angebots in Berlin mit Rahmenvorgaben für Qualitätsstandards und den Zugang zum ÖPNV (Fußweg zur Haltestelle, Angebotsdichte).

Umsetzungsprozess:

Nahverkehrspläne dokumentieren primär eine Selbstbindung der Verwaltung für ihr Handeln, vor allem bei der Bestellung von Verkehrsleistungen. Der politische Entscheidungsprozess ist daneben von anderen Faktoren abhängig, wie z.B. der Rolle als Eigentümer des Verkehrsunternehmens.

Die Rahmenvorgaben und Standards des Berliner NVP-Entwurfs werden für die in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen soweit bindend, wie der Aufgabenträger diese Vorgaben in entsprechenden Vereinbarungen oder im Rahmen von Verkehrsverträgen festlegt. Bei der Vergabe von Linienkonzessionen muss der Nahverkehrsplan beachtet werden, soweit er genehmigungsrechtlich relevante Vorgaben enthält.

Ergebnis:

Mit neuen Untersuchungsmethoden konnte die bisher nicht beachtete Differenzierung der ÖPNV-Erschließung Berlins für spezifische Nutzergruppen, die in besonderem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind, erkannt werden. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Umschichtung oder Verbesserung der ÖPNV-Leistungen sollen im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen mit dem Land Berlin überwiegend durch die Verkehrsunternehmen umgesetzt werden.

Quelle:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/drs_15-4719.pdf (08.01.2007)

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/eckpunkte_beschluss_ah.pdf

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/download/nvp_handout.pdf (08.01.2007)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Eine Verbesserung der Analysemethoden und eine daraus abgeleitete Neubewertung der konkreten Angebotsplanung im Planwerk des Nahverkehrsplans ermöglicht es, soziale Ziele der Daseinsvorsorge so zu konkretisieren, dass sie in der Abwägung mit der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV und den Fahrgastzahlen insgesamt politisch verhandelbar werden und somit ein höheres Gewicht erhalten. Dies ist in Berlin auf einem hohen Niveau des ÖPNV-Angebots exemplarisch nach britischem Vorbild erprobt worden. Gerade dann, wenn es notwendig ist, die ÖPNV-Ausgaben zu verringern, müssen die sozialen Wirkungen transparent dargestellt werden, um sozialverträgliche Umschichtungen der ÖPNV-Leistungen zu erreichen.

Beispiel 11

Name:	Soziale Einbindung durch Verbesserung der Verkehrsanbindung in South Yorkshire
Stadt:	Sheffield/South Yorkshire
Land:	Großbritannien/England
Laufzeit der Maßnahme:	Beginn und Ende des Projekts: 2004 – 2008
Kurzbeschreibung:	Mit diesem Projekt werden die Beförderungsprobleme bei der Suche nach Arbeitsplätzen und Bildungsmöglichkeiten von Menschen, die in benachteiligten Gebieten leben, angegangen. Es handelt sich dabei um ein partnerschaftliches Projekt, bei dem verschiedenste Akteure, die Menschen vor Ort, die lokalen Transportorganisationen und die Behörden zusammenarbeiten.

Projektbeschreibung:

Ein großes Wohngebiet im Norden von Sheffield ist über kommerziell betriebene Buslinien mit dem ca. fünf Meilen entfernten Stadtzentrum verbunden. Die Anbindung beschränkte sich allerdings auf gewinnträchtige Radialrouten zur Innenstadt. Die Möglichkeiten, sich innerhalb des Gebietes selbst leicht fortzubewegen, waren stark eingeschränkt. Die Bewohner, die auch sonst vielfach benachteiligt sind, wurden durch die schlechte Verkehrsanbindung daran gehindert, neue Arbeitsstätten und Bildungsmöglichkeiten zu erreichen. Im Ergebnis eines Planungsverfahrens konnte unter Beteiligung der Betroffenen eine Ringstrecke definiert werden, die die wichtigsten Punkte in dem Gebiet miteinander verbindet. Diese Idee wurde vom Sheffield Community Transport (SCT) – einer lokalen Nichtregierungsorganisation (NGO) – mithilfe eines Busverkehrsdienstes umgesetzt, der zwischen 7.00 und 20.00 Uhr stündlich eine Ringlinie in beiden Richtungen befährt und dafür einen Einheitspreis von 60 Pence (ungefähr 0,85 Euro) verlangt.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

In Ergänzung der marktwirtschaftlich angebotenen Dienstleistungen im Busverkehr wird der Zubringerverkehr verbessert. Die Maßnahmen führt eine „Non-Profit-Organisation“ durch, sie dienen der Verbesserung der sozialen Lage benachteiligter Bevöl-

kerungsgruppen. Der soziale Zusammenhalt im Wohngebiet und die Möglichkeit, das Stadtzentrum zu erreichen, werden verbessert.

Maßnahmenart:

Schwerpunkt der Maßnahme ist die Realisierung neuer Verkehrsdienstleistungen unter Einbeziehung der lokalen Akteure über umfangreiche Beteiligungsverfahren. Außerdem wurden technische Verbesserungen an den Fahrzeugen (Verwendung von Biodiesel) umgesetzt.

Umsetzungsprozess:

Die Dienstleistungsangebote des Social Inclusion and Transport Project (SITP, Projekt für soziale Einbeziehung und Verkehr) werden auf der Basis enger Beratung auf lokaler Ebene bestimmt, um auf die jeweiligen örtlichen Bedingungen einzugehen. Es sind 14 neue Anbindungsdienste im „county“ eingerichtet worden, bei denen Fahrzeuge der lokalen Anbieter zum Einsatz kommen. Diese mit Biodiesel betriebenen Fahrzeuge sind technisch so ausgestattet, dass sie auch für Gehbehinderte selbständig zugänglich sind.

Das Bemerkenswerte an diesem Projekt ist, dass die wichtigsten Interessenvertreter, wie örtliche Gemeinden, lokale Behörden, South Yorkshire Passenger Transport Executive, Finanzierungsinitiativen der Regierung des Vereinigten Königreiches, die kommunalen Verkehrsbetriebe und das „S Yorkshire Objective 1 Programm“, zusammengebracht werden. Dieser partnerschaftliche Ansatz hat verschiedene Behörden an einen Tisch zusammengebracht, die – unvermeidlich – verschiedene Kulturen und Ziele haben, was gelegentlich und nicht überraschend zu Spannungen geführt hat. Es zeigte sich jedoch, dass sich im Ergebnis durch gemeinsame Arbeit ein dynamischer neuer Weg eröffnete, neue Dienstleistungen einzurichten, die lokale Bedürfnisse erfüllen. Die Verwaltung des Projekts wurde von einem Träger, dem SCT, übernommen. Für den Zeitraum von 2004 bis 2008 steht ein finanzielles Gesamtvolumen von bis zu 6,2 Mio. Pfund (8,9 Mio. Euro) zur Verfügung.

Ergebnis:

Mittlerweile werden über 2.700 Fahrgäste pro Woche befördert. Nachdem sich das Vorhaben im Norden von Sheffield als so erfolgreich erwies, hat SITP ähnliche Vorhaben in anderen Orten eingerichtet. Das SITP erkennt in eindeutiger Weise die starken und nunmehr hinreichend festgestellten Zusammenhänge zwischen sozialer Ausgrenzung und schlechtem Angebot des ÖPNV an. Es erkennt auch das Potenzial für einen lokalen wirtschaftlichen Aufschwung durch neue Angebote von Verkehrsdienstleistungen. Es ist ein erklärtes Ziel des Projekts, Anwohner im Rahmen dieser neuen Angebote zu beschäftigen und lokale Ausbildungsmaßnahmen einzurichten. Damit soll sichergestellt werden, dass die Anwohner Qualifikationen erwerben können, um für eventuelle externe Angebote ausreichend ausgebildet zu sein.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=196 (13.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit der Einrichtung neuer Busdienste werden die Mobilitätschancen benachteiligter Bevölkerungsgruppen verbessert. Zugleich eröffnen sich durch eine besondere Projektträgerschaft neue Ausbildungs- und Beschäftigungschancen. Die zusätzlichen Busdienste sind auf nicht profitable Strecken beschränkt.

Beispiel 12

Name:	Busservice für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen
Stadt:	Siilinjärvi
Land:	Finnland
Laufzeit der Maßnahme:	Beginn und Ende des Projekts: 1999 – 2000
Kurzbeschreibung:	Ein für alle zugänglicher Minibus befördert für vier Stunden täglich zu zwei Tageszentren. Anschließend steht der Bus über einen telefonischen Bestelldienst zur Verfügung, der die Anfragen sammelt und die Routen zusammenstellt.

Projektbeschreibung:

In der Gemeinde von Siilinjärvi im Osten Finnlands gibt es einen Rufbus bzw. Ruftaxibetrieb für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen. Die Gemeinde hat eine Fläche von über 500 km² mit einer Bevölkerungsdichte von 38 Einwohnern pro km².

Der Hauptbestandteil des Angebots ist die Anbindung zweier Tageszentren, einer Behindertenarbeitsstätte und einem Tageszentrum für ältere Menschen. Die Transportdienstleistung beruht auf einem Anrufsystem. Der Bus hat nur einen festgelegten Anhaltepunkt am Busbahnhof – einmal in der Stunde. Die Buchungen erfolgen per Telefon über ein „Travel Dispatch Zentrum“ (TDC) im ca. 20 km entfernten Kuopio. Die telefonischen Bestellungen werden in ein spezielles Software-Programm eingegeben. Die angeforderten Verbindungen werden aufgenommen, die Routen organisiert und die Fahrer informiert. Die Datenübertragung erfolgt über ein Mobiltelefon, das mit einem kleinen Computerterminal verbunden ist. Anfragen an den Taxidienst werden zunächst an das Taxizentrum gefaxt, und dieses gibt dann die Daten über die Taxi-Datenzentrale an die lokalen Taxifahrer weiter.

Der Bus gehört einer privaten Busgesellschaft, die auch die Fahrer stellt. Das Fahrzeug verfügt über 16 Sitzplätze, einen Rollstuhl sowie zusätzlichen Raum für zwei weitere Rollstühle. Der Vertrag mit den Busbetreibern wird immer für ein Jahr geschlossen. In den Taxis stehen vier bis acht Sitzplätze zur Verfügung.

Das Angebot wurde in den lokalen Zeitungen und in Flugblättern, die an die Haushalte verteilt wurden, angekündigt und von Organisationen, die mit älteren Menschen zusammenarbeiten, in Briefen publik gemacht.

Die Fahrpreise entsprechen den normalen Bustickets, wobei allerdings Sonderbedingungen gelten, zum Beispiel dass über 65-Jährige nur den halben Preis bezahlen müssen und die Fahrt für Rollstuhlfahrer umsonst ist.

Insgesamt betragen die Betriebskosten 77.336 Euro pro Jahr. Die Fahrgeldeinnahmen decken ca. 30 Prozent der Kosten. Die Zentralregierung steuert einen Betrag zur Kostendeckung des TDC hinzu. Die restlichen Kosten werden zu gleichen Teilen von der Kommune und der regionalen Regierung getragen.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

In diesem Projekt geht es um die Anbindung von Bewohnern im ländlichen Raum an den öffentlichen Verkehr bzw. die Verbesserung ihrer Mobilität durch neue Angebote.

Maßnahmeart:

Angebot von Mobilitätsdienstleistung durch Einrichtung eines kostengünstigen Rufbus- und Taxisystems.

Ergebnis:

Ungefähr die Hälfte der Nutzer gibt an, dass sich ihre Mobilität durch die Einführung des Service erhöht hat. Die meisten Benutzer des Services sind Alte und Behinderte: 75 Prozent sind über 70 Jahre alt und 22 Prozent benötigen eine Gehhilfe. Die Gründe, den Service zu nutzen, sind folgende: Einkaufen 57 Prozent, Geldgeschäfte, Apotheke, Behörde: 29 Prozent, Arztbesuche: sieben Prozent, Vergnügung: vier Prozent, Tageszentrum: drei Prozent.

Der Bus ist häufig ausgelastet, daher wird überlegt, das Angebot auf mehrere Busse zu erweitern. Dann wäre es besser möglich, zusätzlich Schülerfahrten in den Fahrplan zu integrieren.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=706 (14.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen wird mit diesem Projekt die Möglichkeit einer höheren Mobilität gegeben. Mit computergesteuerter Wegeoptimierung wird die Effizienz eines Bussystems im ländlichen Raum gesteigert.

Beispiel 13

Name:	Kostenloses kommunales Bussystem
Stadt:	Kalamaria
Land:	Griechenland
Laufzeit der Maßnahme:	laufend
Kurzbeschreibung:	Die Stadt Kalamaria, ein Vorort von Thessaloniki, hat den öffentlichen Nahverkehr durch zwei kostenlose, kommunale Buslinien aufgewertet. Damit wurde das vorhandene Netz des städtischen Nahverkehrssystems der Stadt Thessaloniki (OASTh) ergänzt.

Projektbeschreibung:

Die Stadt Kalamaria ist ein Vorort von Thessaloniki mit ca. 90.000 Einwohnern (2001) im Norden Griechenlands.

Die Kommunalverwaltung hatte sich drei Ziele gesetzt:

- eine Erhöhung der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Gemeinde zu erreichen,
- die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen und den Gebrauch des privaten Pkw zu reduzieren,
- verbesserte Möglichkeiten für nicht motorisierte und mobilitätseingeschränkte Menschen zu schaffen.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden zwei Buslinien eingerichtet, die kostenlos genutzt werden können. Diese ergänzen das Netz der Gesellschaft für städtischen Transport der Stadt Thessaloniki (OASTh), die mit acht Linien Kalamaria erschließt. Die zwei städtischen Linien von Kalamaria fahren in den Gebieten, die bisher noch nicht von Bussen bedient werden, und haben jeweils ca. 40 Haltestellen.

Die Kosten werden vom Haushalt der Stadt übernommen, welche die Mobilitätsdienstleistung als eine notwendige, soziale Aufgabe sieht.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit diesem Projekt erhält der Vorort auch eine innere Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die Linien beschränken sich jetzt nicht mehr nur auf die Verbindung mit der Kernstadt, wodurch die lokale Mobilität erhöht und die Abhängigkeit von der Kernstadt verringert werden.

Maßnahmenart:

Angebot einer neuen kostenlosen Mobilitätsdienstleistung durch die Schaffung einer neuen Buslinie.

Ergebnis:

Bisher wird der öffentliche Verkehr nur von den Menschen benutzt, die keine Alternative dazu haben. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Anteil durch die mögliche Kombination mit dem Angebot Thessalonikis erhöht. Es wird angestrebt, das Angebot weiter auszuweiten, es besser den Bedürfnissen der Menschen anzupassen und neue umweltfreundliche Fahrzeuge anzuschaffen.

Quelle:

http://www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lxp_id=232
(10.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Die Stadt Kalamaria verfolgt das Ziel, allen Bürgern gerechte Mobilitätschancen zu eröffnen, und übernimmt die damit verbundenen Kosten.

2.6 Fahrradfreundliche Stadt

Beispiel 14

Name:	Plan zur Radmobilität Bozen
Stadt:	Bozen
Land:	Italien
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 2000
Kurzbeschreibung:	Mit dem „Plan zur Radmobilität in Bozen“ wurden Strategien und Maßnahmen zur Förderung der Radmobilität entwickelt und umgesetzt. Bozen ist dabei, die Fahrradhauptstadt Italiens und ein gutes Beispiel auf europäischer Ebene zu werden.

Projektbeschreibung:

Bozen ist die Landeshauptstadt der autonomen Provinz Südtirol (Italien) und hat ca. 100.000 Einwohner. Die Stadt bietet sehr günstige Voraussetzungen für die Fahrradmobilität, und in der Freizeit spielte das Fahrrad schon länger eine große Rolle.

Ziel war es zum einen, die Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel in Bozen zu fördern und seinen Anteil am Modal Split von 17,5 Prozent (Jahresdurchschnitt 2001/02) auf 25 Prozent pro Tag (Ziel 2007) zu steigern. Zum anderen sollte in der Bevölkerung und der Verwaltung das Bewusstsein verankert werden, dass die Fahrradmobilität den anderen Mobilitätssystemen gleichwertig ist.

Hauptgründe für die Förderung des Radverkehrs sind:

- die Verringerung der Luftbelastung mit Schadstoffen,
- die Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere auch der von Jugendlichen, durch mehr Bewegung.

Im Jahr 2000 erstellte das Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige einen Plan zur Radmobilität in Bozen. Die wichtigsten Maßnahmen waren:

- ein zusammenhängendes Fahrradwegenetz (acht Hauptachsen und Nebenrouten),
- ein Leitsystem mit unterschiedlichen Farben für die Hauptachsen (ähnlich einem U-Bahn-Netz),
- Radverkehrszähler an einer bedeutenden Radroute,
- ein Plan der Fahrradabstellplätze,
- ein neuer Fahrradverleih mit hochwertigen Citybikes,
- eine intensive, emotional angelegte Marketingkampagne mit Megaprints an Hausfassaden, Postkartenaktionen, Kinospots, Fahrradfestival,
- Entwicklung einer „Corporate Identity“, um die Kampagne im Bewusstsein der Bewohner zu verankern,
- eine Informationskampagne (Informationspunkte/Tafeln, kostenlose Fahrradstadtpläne).

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Durch die signifikante Erhöhung des Anteils der Radfahrer hat Bozen eine Erhöhung der Lebensqualität der Stadt erreicht. Da die Stadt abhängig ist von der Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungen, ist die Aufenthaltsqualität in der Stadt ein besonders entscheidender Standortfaktor.

Maßnahmenart:

Ausbau der Fahrradinfrastruktur, begleitet von öffentlichkeitswirksamen Werbe- und Informationskampagnen über das Radfahren und die Schaffung neuer Dienstleistungsangebote.

Umsetzungsprozess:

Ursprünglich begann die Förderung des Radverkehrs mit einem Auftrag der Stadt an das Ökoinstitut Südtirol. Der Erfolg der Maßnahme hing von der Beteiligungsbereitschaft der Bevölkerung ab. Im Ergebnis ließen sich mit Hilfe einer gezielten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eine gute Beteiligung und große Sympathie der Bevölkerung für das Konzept erreichen. Da auch weiterhin ständig neue Ideen und Maßnahmen umgesetzt werden, kann nicht mehr nur von einem abgeschlossenen Projekt gesprochen werden.

Ergebnis:

Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, hat sich signifikant erhöht: 2005 lag der Anteil am Modal Split bei 22,7 Prozent, im Vergleich zu einem Anteil von 17,5 Prozent im Jahresdurchschnitt 2001/02. Dies bedeutet, dass bereits mehr als die Hälfte des gesetzten Ziels von 25 Prozent erreicht wurde. Das Fahrrad wird inzwischen von allen gesellschaftlichen Gruppen genutzt. Geringe Unterschiede bestehen zwischen den Stadtteilen und auch den Jahreszeiten. Bozen ist mittlerweile eine Modellstadt in Bezug auf die Fahrradmobilität geworden, wobei besonders das „Corporate Design“, das Leitsystem und die Marketingkonzepte Beachtung finden.

Quelle:

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2059>
(20.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Es wird großer Wert darauf gelegt, auch in Zukunft die Radmobilität immer als ein „System der Mobilität“ mit einem umfassenden Ansatz zu vermitteln. Der Plan zur Fahrradmobilität besteht nicht nur aus einem Radroutennetz, sondern auch aus Dienstleistungen, Marketing und „Corporate Identity“. Dieser Ansatz ist ideal für mittlere und kleinere Städte.

Beispiel 15

Name:	Fahrradfreundliches Odense
Stadt:	Odense
Land:	Dänemark
Laufzeit der Maßnahme:	Beginn und Ende des Projekts: 1999 – 2002
Kurzbeschreibung:	Nachdem Odense jahrelang den Fahrradverkehr gefördert hat, ist es durch Förderung des dänischen Verkehrsministeriums nationale Fahrradstadt Dänemarks geworden. Mit weiterer finanzieller Unterstützung entwickelte sich Odense so zum Labor und zur Vorbildstadt für erfolgreiche Radverkehrspolitik.

Projektbeschreibung:

Die Stadt Odense in Dänemark mit ca. 145.000 Einwohnern hatte in den 90er-Jahren den Fahrradverkehr intensiv gefördert. Deswegen wurde es 1999 vom dänischen Verkehrsministerium zur nationalen Fahrradstadt ernannt. Damit erhielt es drei Jahre lang finanzielle Unterstützung vom Verkehrsministerium und der Straßenverwaltung, um ein groß angelegtes Projekt durchzuführen. Der Radverkehr sollte weiter gefördert und neue Maßnahmen und Lösungen ausprobiert werden. Odense sollte Labor und Vorbildstadt für Dänemark und darüber hinaus werden. Das Projekt hatte ein Budget von 3,5 Mio. Euro und beinhaltete 60 Demonstrationsvorhaben.

Die Projekte umfassten ein breites Spektrum an Themen, wie Ausbau der Infrastruktur, Sicherheit, Rechtsfragen, Spaß, Zugänglichkeit, Service, Wartung und Qualität. Ein besonderer Aspekt war der Blick auf die Mobilitätserziehung, wofür man ganz gezielt die Kindergärten und Schulen ansprach.

Im Rahmen der Kampagne wurde mit Blick auf den Wiedererkennungseffekt ein Logo entworfen und ein auf Radfahren bezogenes Lifestylemagazin herausgegeben.

Bei den Maßnahmen legte man neben der Funktionalität besonders auch darauf Wert, dass eine besonders hohe Qualität eingehalten und auch ästhetische Aspekte berücksichtigt wurden. Neben der Umsetzung richtete die Stadt Odense ein System der Qualitätskontrolle ein, so dass die Radwege regelmäßig kontrolliert und Qualitätsmängel sofort behoben werden konnten.

Neben den vielen „weichen“ Maßnahmen erreichte man mit einer neuartigen technischen Maßnahme besonders viel Aufmerksamkeit: Die grüne Welle bei der Ampelschaltung orientierte sich an der Geschwindigkeit von Radfahrern. Zusätzlich wurden im Verlauf der Strecken Lichter installiert, die anzeigen, ob man schnell genug ist, um die grüne Welle einzuhalten.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit der massiven Förderung des Fahrradverkehrs schaffte es die Stadt Odense, eine attraktive Atmosphäre in der Stadt zu erzielen. Im Rahmen des Förderprogramms konnten wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtviertel umgesetzt werden.

Maßnahmenart:

Ausbau der Fahrradinfrastruktur mit neuen Lösungsansätzen und Öffentlichkeitsarbeit sowie Werbekampagnen für das Radfahren.

Umsetzungsprozess:

Die Beteiligten entschieden sich bewusst für eine Mischung von Maßnahmen; einen Großteil davon machte eine Radfahr-Kampagne mit dem Ziel eines Sinnes- und Bewusstseinswandels aus. Darüber hinaus wurden auch neuartige Methoden erprobt, da sich zeigte, dass Boscüren nicht ausreichten, um alltägliche Verkehrsgewohnheiten zu verändern. Dabei wurde versucht, die Bevölkerung plakativ mit dem Thema zu konfrontieren und direkte Gespräche mit Arbeitgebern und Beschäftigten zu führen.

Ergebnis:

In der ersten Hälfte der 90er-Jahre erreichte Odense eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 50 Prozent, wobei der Anteil zum Ende des Jahrzehnts wieder leicht sank. Durch die Kampagne von 1999 bis 2002 stieg der Radverkehrsanteil noch einmal signifikant.

Quelle:

<http://www.cykelby.dk/index.asp> (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Das Besondere an den Projekten in Odense sind die Kreativität und der Einfallsreichtum. Beide sind nicht von finanziellen Ressourcen abhängig und somit überall leistbar, wenn die Bereitschaft dafür vorhanden ist.

2.7 Straßenumnutzung – Verkehrsberuhigung**Beispiel 16**

Name:	Home Zone, Straßen für Menschen
Stadt:	London, Stadtbezirk Hackney
Land:	Großbritannien
Laufzeit der Maßnahme:	Beginn und Ende des Projekts: Juli 2003 – Januar 2004
Kurzbeschreibung:	Mit direkter Information, Bewusstseinsbildung und Beteiligung wurde im Londoner Stadtbezirk Hackney ein „Home Zone“-Projekt umgesetzt. Ergebnis eines sechsmonatigen Prozesses ist die Umwandlung einer Straße in eine „Straße für Menschen“ mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer.

Projektbeschreibung:

Zur Verbesserung der Lebensqualität im Londoner Stadtbezirk Hackney wurden Maßnahmen nach dem Konzept der „Home Zone“ bzw. „Straßen für Menschen“ realisiert. Unter einem solchen Projekt versteht man Veränderungen des Straßenraums, die im Interesse der Fußgänger und Radfahrer liegen und mehr Raum für gesellschaftliche Nutzung eröffnen. Die Straßen werden meist so gestaltet, dass Autofahrer dahingehend beeinflusst werden, langsames und vorsichtiges Fahren dort für „normal“ zu halten. Dies wird größtenteils mittels Einschränkung der Verkehrsfläche durch Bäume und Blumentöpfe, Sitzbänke, Spielplätze oder anderweitig öffentlich genutzte Bereiche erreicht.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Der Straßenraum wird mit diesem Projekt unter aktiver Mitwirkung der Bevölkerung für die Menschen gestaltet. Gegenstand des Projekts ist ein benachteiligtes Stadtgebiet mit Bewohnern unterschiedlichster Gruppen. Durch die Beteiligung an der Planung erhalten die Veränderungen eine höhere Akzeptanz, und die Bindung an das Quartier wird gestärkt.

Maßnahmenart:

Veränderung der Straßennutzung mit aktiver Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligungsprozessen und geringfügigen baulichen Veränderungen des Straßenraums.

Umsetzungsprozess:

Da die Gebietsbevölkerung aus verschiedenen ethnischen, sozialen und religiösen Gruppen besteht und das Konzept der „Home Zone“ nicht leicht zu vermitteln war, mussten weit reichende öffentlichkeitswirksame Maßnahmen durchgeführt werden:

- Durchführung eines Informationstages: Mit Hilfe eines Clowns und eines Musikanten wurden Flugblätter und Luftballons verteilt.
- Unterschiedliche informelle Gruppen, die einen Querschnitt der Bezirksbevölkerung abbilden, erarbeiteten zu den verschiedenen Schwerpunkten Vorschläge.
- Es fand ein Tag zum gemeinschaftlichen Planen und Entwerfen statt, und es wurde eine Ausstellung organisiert, in der mit den Bewohnern Konzeptentwürfe besprochen wurden. Außerdem wurden schriftliche Befragungen durchgeführt, um die unterschiedlichen Meinungen zum Thema zu ermitteln.
- Mit als Flugblätter verteilten Fragebögen und Rückantwortbogen wurde innerhalb des ganzen Gebietes ein Meinungsbild der Bevölkerung zu zwei umfassenden Konzeptentwürfen ermittelt.

Darüber hinaus wurden jüdische und islamische Gemeinden sowie örtliche Geschäftsleute angesprochen und in den Diskussionsprozess eingebunden. Sobald man sich auf eine Problemlösung geeinigt hatte, wurden in dem Gebiet Flugblätter mit den entsprechenden Informationen verteilt.

Ergebnis:

Die Umsetzung der Ideen, die mit der Bevölkerung entwickelt worden waren, erfolgte in relativ kurzem Abstand zur Planung. Das Viertel wurde durch die Maßnahme signifikant aufgewertet.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=733 (19.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit Beteiligung der Bevölkerung wird in einem benachteiligten Stadtgebiet der Straßenraum aufgewertet und dadurch der soziale Zusammenhalt gefördert.

Beispiel 17

Name:	Straße für Fußgänger mit Erlaubnis für langsam fahrende Fahrzeuge
Stadt:	Kopenhagen
Land:	Dänemark
Laufzeit der Maßnahme:	Planung: 1989, Umsetzung: 1992
Kurzbeschreibung:	Eine schmale Straße parallel zur Fußgängerzone mit erhaltenswerten Gebäuden war mit Verkehr überlastet, wobei der Busverkehr ein besonderes Problem darstellte. Daraufhin wurde die Straße umgestaltet, der Busverkehr verlagert und die erlaubte Geschwindigkeit auf 15 km/h reduziert. Die Straße wurde für den Fahrradverkehr freigegeben, Fußgänger bekamen die gleichen Rechte eingeräumt wie andere Verkehrsteilnehmer.

Projektbeschreibung:

In der Innenstadt Kopenhagens sind große Bereiche Fußgängerzonen. Eine parallel verlaufende sehr schmale Straße, die „Straedet“, war hingegen mit Autoverkehr überlastet, und die Erschütterungen der Busse gefährdeten die Bausubstanz. Es sollten die Luft verbessert, der Lärm reduziert und eine neue attraktive Atmosphäre geschaffen werden.

Dazu wurde die Straße verkehrsberuhigt, der Busverkehr verlagert, und alle anderen Verkehrsteilnehmer sollten gleichberechtigt behandelt werden. Um den Charakter der Straße zu erhalten, wurde bewusst keine Fußgängerzone eingerichtet. Außerdem sollte das Niveau der Ladenmieten zugunsten ansässiger Geschäfte niedrig gehalten werden. Also reduzierte man die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf 15 km/h und gestaltete die Straße im Übrigen wie eine Fußgängerzone.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Durch die Reduzierung des Verkehrs wurden die städtebauliche Struktur und die anliegenden Nutzungen erhalten und aufgewertet.

Maßnahmenart:

Bauliche Veränderungen der Straße zur Unterstützung der ordnungspolitischen Maßnahmen wie Temporeduzierung und Verringerung des Verkehrsaufkommens.

Umsetzungsprozess:

Die ersten Ideen zum Straßenumbau entstanden bereits 1987. Planung und Realisierung dauerten vier Jahre. Die stufenweise Umsetzung hat zur allgemeinen Akzeptanz beigetragen. Die Bevölkerung und verschiedene Interessengruppen, wie zum Beispiel die Geschäftsinhaber, wurden von Anfang an miteinbezogen. Zehn Jahre nach der Durchführung erfolgte eine Evaluation der Maßnahme.

Ergebnis:

Mit der Abnahme des Verkehrs konnte eine Aufwertung der Straße erreicht werden. Neue Geschäfte und Straßencafés sind entstanden. Auch zehn Jahre nach der Maßnahme ist das Projekt als Erfolg zu werten.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=443 (20.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Mit diesem Beispiel wurde gezeigt, dass Fußgängerzonen nicht die einzige Möglichkeit sind, um attraktive Stadträume zu -gestalten. Die Mischung der Verkehrsmittel kann in bestimmten Situationen sehr sinnvoll sein.

2.8 Autofreies Wohnen**Beispiel 18**

Name:	Autofreies Wohngebiet Florisdorf
Stadt:	Wien
Land:	Österreich
Laufzeit der Maßnahme:	Planungsbeginn 1996, Fertigstellung Dezember 1999
Kurzbeschreibung:	Diese Wohnsiedlung wurde von Anfang an autofrei geplant. Die Mieter müssen sich verpflichten, kein Auto zu besitzen. Die Verpflichtung, Stellplätze zu errichten, entfiel damit, und mit den dadurch frei werdenden Mitteln konnten Gemeinschaftseinrichtungen und eine großzügige Gestaltung der Grünflächen finanziert werden.

Projektbeschreibung:

Eine Voraussetzung für dieses Projekt war es, ein Wohngebiet zu schaffen, in dem die Bewohner auf den privaten Pkw verzichten. Da damit keine Infrastruktur für Autos vorgehalten werden musste, konnten die dafür eingesparten Mittel für Gemeinschaftseinrichtungen und Grünanlagen verwendet werden.

Die Bebauung des Quartiers wurde so geplant, dass die Räume zwischen den Gebäuden Platz bieten für eine Kommunikation der Bewohner untereinander. Auch die Gebäude selbst sind mit einem breiten und offenen Laubengang ausgestattet, so dass die Mieter ihn für Bänke und Blumentöpfe nutzen können.

Die Kellerräume sind durch tiefer gelegte Höfe gut zu erreichen und relativ hell. Die Dächer werden zum einen für Sonnenkollektoren genutzt und zum anderen als Dachterrassen mit Spielplatz und Saunagarten. Für die gemeinschaftliche Nutzung gibt es ein Internetcafé, Carsharing-Angebote, eine Fahrradwerkstatt, eine Tauschbörse, ein Tageselternzentrum, einen Waschsalon, einen Jugendraum, ein Kinderhaus und ein Partyhaus.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Die Planung von autofreien Wohngebieten ermöglicht es den Menschen, die ohne Auto leben, zumindest in ihren Wohnbereichen nicht von den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs beeinträchtigt zu werden.

Maßnahmenart:

Wohnungsbau und Planung ohne Berücksichtigung der Anforderungen, die sonst durch den Pkw-Bedarf gestellt werden.

Umsetzungsprozess:

Bei der Planung der Siedlung gab es Mitbestimmung in Bezug auf die Gestaltung der Wohnungen, der Gemeinschaftsräume und der Grünflächen. Dabei wurde versucht, die gruppenspezifischen Prozesse möglichst straff durchzuführen und die Mitbestimmung nur auf einige Bereiche zu beschränken, damit sich der Planungsprozess nicht zu lange hinzieht.

Quelle:

<http://www.schindler-szedenic.at/ams.htm> (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Bei Neubaumaßnahmen ist dies ein gut zu übertragendes Modell, um Menschen, die kein Auto benutzen, lebenswerten Wohnraum anzubieten.

2.9 Mobilitätsmanagement**Beispiel 19**

Name:	Betriebliches Mobilitätsmanagement der Firma Wolford	
Stadt:	Bregenz	
Land:	Österreich	
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 1993	
Kurzbeschreibung:	Die Wolford AG startete bereits 1993 das Mobilitätskonzept „Fahr-Rad“. Damit konnte das Unternehmen die Verkehrsmittelwahl seiner Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit auf eine stärkere Nutzung des Fahrrads lenken.	

Projektbeschreibung:

Die Firma Wolford AG startete bereits 1993 ein umfassendes Mobilitätskonzept „Fahr-Rad“ mit dem Schwerpunkt der Erhöhung des Radverkehrsanteils bei den Beschäftigten. Das Unternehmen der Textilbranche ist am Stadtrand von Bregenz in Vorarlberg im Osten Österreichs tätig und beschäftigt ca. 1.250 Mitarbeiter.

Mit der Maßnahme sollte zunächst die Information über die Angebote und Möglichkeiten der Verkehrsteilnahme verbessert werden. Konkret war intendiert, die Erreichbarkeit des Unternehmens für Fußgänger und Radfahrer und durch Kooperation mit den Verkehrsunternehmen auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Durchführung von Informationsveranstaltungen, Vorträgen und Seminaren zu den Themen Radfahren und Verkehrssicherheit

- Bau von Fahrradanlagen
- Einführung eines Job-Tickets
- Werkbuseinsatz
- Anschaffung von Dienstfahrrädern
- Fahrradstellplätze wurden verlagert, erweitert (bis 500 Plätze) und überdacht
- Einrichtung einer Service- und Luftpumpstation
- Einbau von Duschen und Umkleieräumen
- Betriebsausflüge mit dem Rad
- Fahrradbörse und verbilligte Einkaufsmöglichkeiten für Gebrauch- und Neuräder

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Gerade der Berufsverkehr führt zu den Stoßzeiten zu recht erheblichen Verkehrsbelastungen und den daraus folgenden nachteiligen Auswirkungen auf die Attraktivität der Stadt.

Maßnahmenart:

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Gelände, kombiniert mit Information und Motivierung der Mitarbeiter zum Radfahren.

Umsetzungsprozess:

Die Firma hatte sich das Ziel gesetzt, den Individualverkehr, der von der Belegschaft der Wolford AG verursacht wird, zu reduzieren. Dies erreichte man vor allem durch Motivierung der Beschäftigten zum Umstieg auf das Fahrrad. Gleichzeitig wurden sehr gute und attraktive Angebote für Mitarbeiter geschaffen, die mit dem Fahrrad kommen.

Das Unternehmen versuchte, die Verkehrsbedingungen auch außerhalb des Firmengeländes zu verbessern. Es führte Gespräche mit Gemeinden, Entscheidungsträgern und Medien, um den Aus- und Neubau von Radwegen durchzusetzen. Außerdem erreichte man für die Mitarbeiter, die nicht mit dem Fahrrad kommen können, eine Verbesserung im öffentlichen Nahverkehr. Mit drei zusätzlichen Buslinien wurden das Betriebsgelände besser erschlossen und der Linienverkehr an die Arbeitszeiten angepasst. Auch mithilfe einer intensiven Mobilitätsberatung durch die Vorarlberger Verkehrsbetriebe konnten die neuen Angebote an die Mitarbeiter herangetragen und der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert werden.

Ergebnis:

Durch Mitarbeiterbefragungen konnte festgestellt werden, dass der Anteil der Radfahrer von Mai 1993 bis August 1996 von 18 auf 35 Prozent und in den Jahren bis 1999 weiter auf 44 Prozent stieg. Reduziert hat sich der Anteil der Autofahrer von 33 auf 21 Prozent. Leichte Rückgänge gibt es auch bei den Benutzern des Werkbusverkehrs und anderer öffentlicher Verkehrsmittel.

Quelle:

<http://www.vcoe.at/start.asp?pg=detail.asp?ID=1043> (20.12.2006)

<http://www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=53> (20.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Dieses Projekt zeigt, dass ein Unternehmen, wenn es umfassende Maßnahmen durchführt, Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausüben kann. Die Maßnahmen sind auf die meisten Betriebe übertragbar.

Beispiel 20

Name:	Städtisches Mobilitätsmanagement
Stadt:	Lund
Land:	Schweden
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 1998
Kurzbeschreibung:	Die Stadt Lund errichtete ein städtisches Mobilitätszentrum, mit dessen Hilfe die Information über umweltfreundliche Mobilität sowie die persönliche Mobilitätsberatung verbessert werden sollten. Ziel war es, die Verkehrsinfrastruktur besser auszulasten und einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erreichen.

Projektbeschreibung:

1997 wurde in der Stadt Lund, im Süden Schwedens, eine neue Strategie zur Verbesserung des Verkehrssystems beschlossen und daraufhin 1998 ein Mobilitätszentrum eingerichtet.

Mit Hilfe dieses Zentrums soll durch Mobilitätsmanagement die bestehende Infrastruktur optimaler genutzt werden. Es wird die Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen propagiert und die Bildung von Fahrgemeinschaften bei privaten Pkw empfohlen. Außerdem wird die Nutzung von Fahrzeugen unterstützt, die die Umwelt weniger belasten. Das Mobilitätszentrum bietet Information und Beratung. Zugleich wird versucht, die Bevölkerung für die Folgen des motorisierten Individualverkehrs für die Umwelt und die Gesundheit stärker zu sensibilisieren.

Fünf verschiedene Handlungsschwerpunkte wurden für die Mobilitätszentrale definiert, die von vier Mitarbeitern bearbeitet werden.

1. Mobilitätsmanagement in der Stadt:

- Kampagne zur Sensibilisierung von Entscheidungsträgern, Multiplikatoren und Angestellten für umweltfreundliche Mobilität
- Fortbildung zum Thema Benzin sparendes, umweltfreundliches Autofahren
- Durchführung eines Pilotprojekts zur Telearbeit

2. Mobilitätsmanagement in Unternehmen in Lund:

- Bewusstseins- und Beratungskampagne in Unternehmen mit eigens dafür angefertigten Broschüren, die Informationen zu Fahrtzeiten, Fahrtkosten, Emissionen und Energieverbrauch enthalten

3. Ein Pilotprojekt in Soedra Sandby:

- Forschungsprojekt, inwieweit Kombinationen von Mobilitätsmanagementaktivitäten notwendig sind, um das Mobilitätsverhalten zu verändern

4. Öko-Autos und Förderung von Carsharing:

- Informationskampagne mit dem Ziel der Steigerung des Verkaufs umweltfreundlicherer Autos
- Broschüren und Aufruf zur Nutzung von Carsharing

5. Lokale Unternehmen und Dienstleistungsanbieter:

- Wettbewerbe zur Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

Stadt- und Verkehrsentwicklung:

Mit einer besseren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und einer Steigerung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel durch eine bessere Organisation entsteht in der Stadt eine höhere Aufenthaltsqualität, da die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduziert werden. Zusätzlich sinken die Kosten für das Verkehrssystem bei einer besseren Auslastung, wodurch Mittel frei werden, die der Stadt in anderen Bereichen zugute kommen.

Maßnahmenart:

Kampagnen zur Erhöhung des Umwelt- und Gesundheitsbewusstseins. Informationen über und Beratung zu verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten.

Umsetzungsprozess:

Zu Beginn der Umsetzung war den Partnern die Notwendigkeit eines Mobilitätsmanagements nur schwierig zu vermitteln. Das Projekt konnte so erfolgreich durchgeführt werden, weil die lokalen Akteure der Stadt gut zusammenarbeiteten, es Unterstützung von der nationalen Regierung gab, die Politik sehr daran interessiert war, Konsenslösungen zu erzielen, und die Zielgruppen von Anfang an miteinbezogen waren.

Das Mobilitätsmanagement wurde im Rahmen des europäischen Projekts „MOST“ durchgeführt, aber auch über dessen Laufzeit (2000-2001) hinaus in Lund bis heute weitergeführt.

Ergebnis:

Bereits nach kurzer Zeit bestätigten zehn Prozent der Bevölkerung Lunds, dass sich durch die Aktivitäten der Mobilitätszentrale ihr Mobilitätsverhalten in Richtung nachhaltiger Mobilität verändert habe. Fast die gesamte Bevölkerung (90 Prozent) unterstützt die Aktivitäten der Mobilitätszentrale. Da die Aktivitäten bereits vor der Fertigstellung einiger Infrastrukturmaßnahmen so erfolgreich waren, ist von einem noch größeren Erfolg danach auszugehen.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=43&lang1= (15.1.2007)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Die Veränderung und Verbesserung des Verkehrssystems erfolgt hier durch eine Verhaltensänderung der Nutzer infolge von Beratung sowie von Neuorganisation der persönlichen Wege und Verkehrsmittelwahl und ist daher mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln überall durchführbar.

2.10 Verkehrserziehung**Beispiel 21**

Name:	Radfahrkurse für Migrantinnen
Stadt:	Amsterdam, Tilburg
Land:	Niederlande
Laufzeit der Maßnahme:	Seit 1981 fortlaufend
Kurzbeschreibung:	In den Städten Amsterdam und Tilburg wird Radfahrunterricht angeboten, der speziell auf Migrantinnen zugeschnitten ist. Durch den Unterricht verbessert sich die Mobilität der Frauen, womit wiederum deren Selbstbewusstsein gestärkt wird und sie aktiver werden.

Projektbeschreibung:

Die Städte Amsterdam und Tilburg bieten einen speziellen Radfahrunterricht an, der speziell auf Migrantinnen zugeschnitten ist. Jeder Kurs besteht aus zehn bis zwölf Teilnehmerinnen und umfasst zehn Unterrichtsstunden – jeweils eine pro Woche. In der ersten Hälfte des Lehrgangs werden die theoretischen Hintergründe gelehrt. In der zweiten Hälfte lernen die Frauen aktiv im Straßenverkehr das Radfahren und die Bedeutung der Verkehrsschilder und -regelungen. Der Lehrgang endet mit einem Abschluss-test. Wer diesen besteht, erhält ein Zertifikat. In der Stadt Tilburg gibt es das Projekt bereits seit 25 Jahren.

In Amsterdam wie auch in Tilburg ist die Herkunft der Frauen sehr unterschiedlich. Unter ihnen sind z.B. Flüchtlinge aus Somalia oder Afghanistan und Immigrantinnen aus Italien, Portugal, Marokko, Türkei oder Surinam.

Stadt- und Verkehrsentwicklung/Städtebau:

Mit dieser Maßnahme wird einer benachteiligten Bevölkerungsgruppe zu einer besseren Mobilität verholfen. Die Frauen werden selbstbewusster und bewegen sich aktiver in ihren Stadträumen.

Maßnahmenart:

Angebot von Ausbildungsmöglichkeiten für bestimmte, benachteiligte Bevölkerungsgruppen.

Umsetzungsprozess:

In Amsterdam werden die Kurse von der Stadt angeboten, in Tilburg wurden sie vom Frauenemigrationszentrum entwickelt. Mit Anzeigen in den lokalen Zeitungen machen sie auf die Kurse aufmerksam und motivieren Migrantinnen, daran teilzunehmen. Die Stadt Tilburg hat die Radfahrkurse auf das Projekt „Fietsvriendinnen“/„Fahrradfreundinnen“ ausgeweitet. Gemeinden, die bereits Radfahrlehrgänge anbieten, sollen geübte Radfahrerinnen motivieren, freiwillig mit den Migrantinnen Fahrradtouren durchführen, um das Erlernte in der Praxis anzuwenden. Außerdem bietet die Stadt Tilburg Workshops und Ausbildungen an, um ähnliche Maßnahmen auch in anderen Orten anzuregen.

Ergebnis:

Das Erlernen des Radfahrens stellt für die Frauen nicht nur das Erlernen einer Fortbewegungsart dar. Durch den Kurs kommen sie mit anderen Migrantinnen in Kontakt. Sie können sich austauschen, und viele beginnen nach dem Radfahrkurs andere Aktivitäten wie Schwimmlehrgänge oder Aerobic-Kurse. Das Radfahren stärkt das Selbstbewusstsein der Frauen und schafft die Möglichkeit, Unabhängigkeit zu erlangen, da es ein günstiges und flexibles Verkehrsmittel darstellt. Außerdem erhöht es die sportliche Aktivität von Migrantinnen.

Quelle:

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1165 (22.12.2006)

Was ist an diesem Beispiel übertragbar?

Diese Art von Projekt ist mit einfachen Mitteln überall dort durchführbar, wo Migrantinnen aus den verschiedensten Gründen nur eine eingeschränkte Mobilität haben.

3 Zusammenfassung – Querschnittsauswertung

3.1 Inhalte und Planungsgegenstände der Good-Practice-Beispiele

Es wurden Verkehrsprojekte vorgestellt, die Potenziale integrierter Lösungen nutzen. Hervorzuheben ist dabei die *neuartige Berücksichtigung sozialer Belange* ausgewählter Bevölkerungsgruppen bei der Angebotsgestaltung von öffentlichem Nahverkehr. Im Kapitel 2.5 „Öffentlicher Nahverkehr für besondere Nachfragegruppen“ wird das in einem Bottom-up-Ansatz mit dem Beispiel 11 aus Sheffield/South Yorkshire belegt, und auch das Beispiel 10 aus Berlin demonstriert in einer übergeordneten Planung für den gesamten öffentlichen Nahverkehr die Möglichkeiten, soziale Belange benachteiligter Bevölkerungsgruppen mit einem Top-down-Ansatz wirkungsvoll hervorzuheben.

Die im Kapitel 2.4 „Clean City, Luftreinhaltung“ vorgestellten Projekten haben überwiegend *Verkehrsbeschränkungen* zum Gegenstand. Nur in einem Fall wurde eine angebotsorientierte technische Lösung (Beispiel 6, Trolleybusse in Bukarest) ausgewählt. Durch Anreize für Private zur Kraftfahrzeugumrüstung versucht Stockholm (Beispiel 7), die Luftschadstoffe in der Innenstadt in Verbindung mit einer City-Maut zu reduzieren. Geringere Parkgebühren für saubere Fahrzeuge waren ein durchschlagender Erfolg. In

Bologna (Beispiel 8) und Paris (Beispiel 9) wird jeweils der Autoverkehr für begrenzte Zeit in großen zusammenhängenden Gebieten oder einzelnen Straßen mehr oder weniger vollständig „ausgesperrt“. Die Logik dieser Konzepte setzt auf die positiven Erfahrungen der Bevölkerung mit verkehrsfreien Stadträumen. Ein top-down angestobener Prozess kehrt sich um. Nun fordern die Bürger mehr verkehrsfreie Tage und eine Vergrößerung/Ausweitung der verkehrsfreien Zonen.

Innenstädte haben in der Regel eine besondere ökonomische, touristische und kulturelle Bedeutung für Gesamtstadt und Region. Für die Verkehrsplanung ergeben sich daraus widersprüchliche Anforderungen. Es soll eine sehr gute Erreichbarkeit sichergestellt sein, hohe Umweltbelastungen müssen jedoch nicht zuletzt wegen des angestrebten Erhalts alter Gebäudebestände vermieden werden. Innenstädte sind häufig Altstädte mit schönen Straßen- und Platzräumen, die aber für den Autoverkehr nur sehr begrenzt geeignet sind. Es ist also notwendig, zum Radfahren und Zufußgehen anzureizen und den öffentlichen Personenverkehr zu fördern. Und es muss die Nutzung des sonst dominierenden Verkehrsmittels Auto beschränkt werden. Das setzt *integrierte Verkehrskonzepte* voraus, die bis ins Umland reichen und sich nicht nur auf die Innenstadt beziehen. Und es sind *Lernerfolge* bei allen Akteuren erforderlich, die bei ihren eigenen Planungen bisher selbstverständlich einen ubiquitär nutzbaren motorisierten Individualverkehr voraussetzen. Im Kapitel 2.3 „Innenstadtkonzepte“ werden zwei Regelungskonzepte vorgestellt: In Pécs (Beispiel 4) ist es eher ein konventioneller Lösungsansatz (Fußgängerzone mit umgebender Parkraumbewirtschaftung), während der Verkehr in dem wesentlich größeren Gebiet der City von London (Beispiel 5) mit einem neuartigen System von Straßenbenutzungsgebühren reguliert wird. Die fiskalischen Auswirkungen und die Voraussetzungen für die Akzeptanz der Maßnahmen bei der Bevölkerung sind in beiden Fällen sehr unterschiedlich. In London erzielt die Stadt Einnahmen, die für den ÖPNV zweckgebunden sind. Für die öffentliche Wahrnehmung ist es positiv, dass sich die Verkehrsverhältnisse insgesamt gebessert haben und es weniger Staus gibt. Die Stadt Pécs verzichtet auf einen Teil der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung und muss darüber hinaus mit erhöhten Aufwendungen im ÖPNV rechnen. Gewonnen haben die Bewohner der Stadt und ihre Gäste, die nun das Weltkulturerbe Altstadt Pécs autofrei genießen können. Die Integration dieser Konzepte in die übergeordnete Planung von Stadt und Region konnte in beiden Beispielen nur angedeutet werden. Der vielfältige Bezug anderer Beispiele zur Innenstadt (besonders in den Kapiteln 2.1, 2.2, 2.4 und 2.5) demonstriert aber eine große Spannweite von Lösungsmöglichkeiten, die integrierte Konzepte auch mit Bezug auf Stadt und Region bieten.

In Kapitel 2.1 „Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“ wird an zwei Beispielen demonstriert, wie mit großem finanziellem Aufwand *Infrastrukturen* geschaffen werden können, die das ÖPNV-Angebot nachhaltig verbessern und moderne Verkehrstechnik in Stadt und Region integrieren (Karlsruhe [Nr. 1] und Straßburg [Nr. 2]). Durch die Koordinierung der Siedlungsentwicklung mit den ÖV-Achsen wird eine Integration von Stadt- und Verkehrsplanung angestrebt, die auf die Verkehrsnachfrage einwirken und langfristig zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens führen soll. Als Strategie der Stadtentwicklungsplanung und einer gezielten Verkehrsentwicklungsplanung für den Nahverkehr wird dieser Integrationsaspekt auch in Kapitel 2.3 demonstriert.

„*Stadt der kurzen Wege*“ ist ein Leitbild, das die Nähe von Quelle und Ziel und die damit gegebene Reduzierung der durchschnittlichen Wegelängen als wesentliches Integrationsziel hat. Die ausgewählten Beispiele demonstrieren sowohl angebots- als auch nachfrageorientierte Konzepte. In Bocholt (Nr. 3) wird durch gezielte Standortplanung versucht, die räumlichen Voraussetzungen alltäglicher Aktivitäten zu beeinflussen und so auf die Verkehrsentstehung und -nachfrage einzuwirken.

Mit Konzepten für eine fahrradfreundliche Stadt wird in Bozen (Nr. 14) und Odense (Nr. 15) der Nahverkehr unterstützt (Kapitel 2.6). Die Bedingungen des Radfahrens werden zum geringeren Teil durch Infrastrukturausbau verbessert. Wichtiger für den Erfolg sind dort Imagekampagnen und fahrradfreundliche Verbesserungen der Straßenverkehrsregelungen.

Zu den so genannten „*soft policies*“ wird auch das Mobilitätsmanagement gezählt. In Kapitel 2.9 werden überwiegend bewusstseinsbildende Maßnahmen vorgestellt, die in dem einen Fall von einer städtischen Mobilitätszentrale organisiert und im anderen Fall innerhalb eines Unternehmens initiiert werden.

In den Kapiteln 2.7, 2.8 und 2.10 werden *lokale Maßnahmen* demonstriert, die zwar auf einen engen örtlichen Bezug begrenzt sind (z.B. auf ein autofreies Wohngebiet [Beispiel 18], ein Unternehmen [Beispiel 19] oder auf ein Weiterbildungsangebot [Beispiel 21]), aber durch die direkte Veränderung des Verkehrsverhaltens der Beteiligten auch Wirkungen im gesamten Aktionskreis derselben erwarten lassen. Der Erfolg dieser Maßnahmen muss daher auch an ihrem „Multiplikatorfaktor“ gemessen werden. Wenn dieser groß ist, kann allerdings eine Veränderung des Verkehrsverhaltens in vielen Lebensbereichen erwartet werden, die sonst nur schwer erreicht werden könnte.

3.2 Paradigmenwechsel bei den Maßnahmen

Insgesamt kann in der kommunalen Verkehrsplanung ein Trend weg von der bisher bestehenden Konzentration auf Infrastrukturprojekte und hin zu so genannten „*soft policies*“ festgestellt werden. Fragen der Steuerung und des Betriebs von städtischen Verkehrssystemen treten ebenso stärker in den Vordergrund wie Konzepte der Verkehrsinformation, -beratung und -erziehung; der Ausbau verliert hingegen an Gewicht. Dieser Trend ist jedoch in Europa nicht überall gleichermaßen ausgeprägt. Zum Beispiel ist der Stadtbahnausbau in französischen Städten eine erfolgreiche Strategie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und der Erreichbarkeit der Innenstädte.

Trotzdem muss festgestellt werden, dass die Möglichkeiten einer weitgehend auf Angebotsverbesserungen konzentrierten kommunalen Verkehrspolitik begrenzt sind. Gerade bei gut ausgebauter Verkehrsinfrastruktur ist eine auf die Nachfrage steuernd einwirkende Verkehrspolitik erforderlich. Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang die Lenkungseffekte von Steuern und Abgaben. Mit neuen Finanzinstrumenten sollen Verkehr induzierende Wirkungen vermieden und zugleich die aktuellen Anforderungen, z.B. der demografischen Entwicklung, besser erfüllt werden.

Die zunehmend bessere Verfügbarkeit und Vernetzung von Daten erlaubt eine weitere Differenzierung der Planungsgrundlagen. Ein Anwendungsbeispiel dafür ist die so genannte „*Social-mapping*“-Methode, die, aus Großbritannien übernommen, im Nahverkehrsplan von Berlin zur Anwendung kam. Mit dieser neuen Untersuchungsmethode konnten die angebotenen Dienstleistungen des ÖPNV besser den Stadtquartieren und unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zugeordnet und so Defizite der Daseinsvorsorge im öffentlichen Verkehr bestimmt werden.

Bei den Regelungsinstrumenten im Straßenverkehr kann besonders bei Zufahrtsbeschränkungen und bei der Regulierung des Parkens ein Trend von Verboten zu Preisen festgestellt werden. Individuelle Entscheidungsmöglichkeiten verbessern die Akzeptanz. Ähnliches lässt sich auch bei Regulierungen von Straßenkreuzungen beobachten. Kreisverkehre werden Lichtsignalanlagen soweit irgend möglich vorgezogen. In Großbritannien, Frankreich und Italien sind kleine Kreisverkehre sehr verbreitet.

Bei der Mehrzahl der vorgestellten Beispiele ist die breite Beteiligung von Akteuren eine wesentliche Erfolgsbedingung. Es sollte jedoch zwischen den herkömmlichen Verfahren der Betroffenenbeteiligung und neueren Verfahren der Einbindung von Akteuren unterschieden werden. Ein Erfolgsmerkmal von Verfahren zur Beteiligung von Akteuren ist ganz offensichtlich die zunehmende Eigeninitiative.

3.3 Evaluation und Benchmarks

Zunehmend ist es erforderlich, die Wirkungen von Maßnahmen zu überprüfen und einheitliche Kriterien zu vereinbaren, die eine Erfolgskontrolle und einen Vergleich im Wettbewerb erlauben. Die Europäische Union hat zum Beispiel zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung neue Mess- und Grenzwerte erlassen, die bereits erhebliche Auswirkungen auf die kommunale Verkehrsplanung haben. Unabhängig von Zustimmung oder Ablehnung der verordneten Grenzwerte kann am Beispiel der öffentlichen Debatte über den Feinstaub gezeigt werden, dass der kommunalpolitische Stellenwert der Luftreinhaltung in den Städten durch die EU-Verordnung gestiegen ist. Umgekehrt kann aber auch vermutet werden, dass andere Politikfelder, für die keine Benchmarks bestehen, im Ranking kommunalpolitischer Wahrnehmungen zurückfallen.

Außerdem ist ein erheblicher Anteil kommunaler Verkehrsprojekte von Fördermittelgebern abhängig. Integrierte Projekte werden durch eine aus sektoraler Sicht erfolgende Evaluation der Mittelverwendung häufig benachteiligt. Übergreifende Benchmarks könnten eine integrierte Herangehensweise fördern.

Insbesondere zur besseren Berücksichtigung sozialer Belange in der Stadt- und Verkehrsplanung ist die Entwicklung eines geeigneten Systems von Benchmarks zu empfehlen. Dazu könnten zum Beispiel die Weiterentwicklung bestehender Qualitätsanforderungen des ÖPNV oder die Formulierung einer Mobilitätsgarantie gehören.

Die Dokumentation und Vermittlung von Good-Practice-Beispielen bietet vor allem die Chance des Erfahrungsaustauschs. Dabei können mit vergleichender Forschung die im Einzelfall teilweise bestehenden Mängel bei der Wirkungseinschätzung ausgeglichen werden. Verschiedene Programme der EU haben bereits gezeigt, dass die Nutzung und auch Erweiterung vorhandener Netzwerke (z.B. im Rahmen von CIVITAS) in besonderem Maße zur Verbreitung und Vermittlung von Good-Practice-Beispielen geeignet sind. Es ist also weiterhin notwendig, geeignete Forschungsnetzwerke zu betreiben und weiter zu entwickeln.