



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Integration des Parkraum- und Zugangsmanagements



Die europäische CIVITAS Initiative unterstützt Städte bei der Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik, die auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist. Die aus den Planungs- und Umsetzungsphasen gewonnenen Erkenntnisse sind in zwölf Policy Advice Notes zusammengefasst und vermitteln eine Vorstellung davon, wie städtische Nahverkehrsprobleme gelöst werden können, die auf die Städte der Europäischen Union in Zukunft zukommen werden.



Integration des Parkraum- und Zugangsmanagements

Höhere Lebensqualität in sensiblen Gebieten des städtischen Raums

Seit 2002 unterstützt die von der Europäischen Kommission kofinanzierte CIVITAS Initiative Städte bei der Realisierung von nachhaltigen, sauberen und energieeffizienten städtischen Verkehrssystemen durch Umsetzung und Evaluierung von ehrgeizigen, integrierten technisch-politischen Maßnahmen. Im Rahmen von CIVITAS II (2005–2009) wurden mehrere Maßnahmen mit dem Ziel umgesetzt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs unter den Verkehrsteilnehmern in Bereichen europäischer Städte zu reduzieren, die im Hinblick auf Umweltaspekte sensibel sind. Die wichtigsten Themen im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Maßnahmen und die in den Städten gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Policy Advice Note zusammengefasst. Sie dienen der Unterstützung und Information lokaler Politiker und anderer an diesen Maßnahmen interessierter Entscheidungsträger.

Überblick

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Die Reduzierung des Anteils privater Fahrzeuge in städtischen Gebieten sollte in allen Städten gefördert werden, um die Lebensbedingungen zu verbessern und die Verkehrsüberlastung zu reduzieren. Das Ziel kann durch die Entwicklung von Regelungen für den Zugang und das Parken von Autos in sensiblen städtischen Bereichen erreicht werden, wie z. B.

1. Beschränkung und Regulierung von Parkflächen, z. B. durch ein Zulassungssystem
2. Parkplatzgebühren
3. Beschränkung und Regulierung des Zugangs zu sensiblen Bereichen wie historischen Stadtzentren für verschiedene Verkehrsträger
4. Gebührensysteme für den Zugang zu sensiblen Gebieten
5. Festlegung von Niedrigemissionszonen, in denen nur Fahrzeuge zugelassen sind, die bestimmte Emissionsnormen erfüllen





ZIELGRUPPEN

Hauptzielgruppen sind die Bewohner der Zonen bzw. Gebiete mit Zugangsbeschränkung sowie lokale Unternehmen wie Restaurants, Gaststätten, kleine Einzelhandelsgeschäfte und andere lokale Dienstleister, die direkt von der Maßnahme betroffen sind. Außerdem sollen mit den Maßnahmen Änderungen des Mobilitätsverhaltens von Personen erreicht werden, die in den Gebieten mit Zugangsbeschränkung arbeiten, jedoch außerhalb wohnen. Eine weitere Zielgruppe sind Stadtbesucher, die in die Bereiche mit dem Autofahren möchten.

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE

Die Einführung eines Parkraum- und Zugangsmanagements in Städten führt aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens durch Privatfahrzeuge hauptsächlich zu einer höheren Lebensqualität in der Stadt. Folgende Vorteile können erreicht werden:

Für die Öffentlichkeit

- Verbesserung der Luftqualität durch geringere, vom motorisierten Verkehr verursachte Verschmutzung (durch Feinstaub, Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid etc.)
- Geringere Lärmbelastung und Straßenüberlastung dank Reduzierung des motorisierten Verkehrs
- Weniger Verkehrsüberlastung durch Verkehrsteilnehmer, die Parkplätze suchen
- Höhere Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Anteils von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln

- Höhere Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen aufgrund ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit und ihrer aufgrund der Straßenentlastung höheren Zuverlässigkeit
- Bessere Zugänglichkeit zu Schulen und anderen Einrichtungen, die von einer höheren Anzahl nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) besucht werden
- Bessere Bewahrung von und Zugänglichkeit zu kulturell bedeutsamen Orten
- Einnahmen (durch Genehmigungen oder Bußgelder) für die Stadt zur Verbesserung des Verkehrssystems hin zu mehr Nachhaltigkeit

Für Einzelpersonen

- Bessere Gesundheits- und Lebensbedingungen für Einwohner (insbesondere mehr Sicherheit für Kinder) aufgrund von weniger motorisiertem Individualverkehr
- Bessere städtische Einrichtungen und höhere Zufriedenheit von Kunden aufgrund der Einkaufsmöglichkeiten in fußgängerfreundlichen Straßen
- Erhöhung des Werts städtischer Einrichtungen für Erwerbstätige und Besucher

Für Unternehmen

- Unterstützung des lokalen Handels durch höhere Attraktivität und Verbesserung des Stadtbildes
- Weniger Leerstand von Ladengeschäften und Wohnraum ist möglich





RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ERFOLG

Eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Parkraum- und Zugangsmanagement ist die Existenz schwerwiegender Probleme wie Verkehrsüberlastung und/oder Parkraum-mangel in einer Stadt oder Teilen einer Stadt. Es ist empfehlenswert, derartige Maßnahmen in Gebieten umzusetzen, in denen unterschiedliche Nutzungsarten sich überschneiden und miteinander konkurrieren (z. B. Gebiete, die kommerziell, touristisch und für Freizeit Zwecke genutzt werden. Hier ist der Parkflächenbedarf den ganzen Tag lang hoch). Außerdem muss auf nationaler Ebene ein entsprechendes rechtliches Rahmenwerk existieren, das die Kontrolle und Durchsetzung von Vorschriften sowie die Einführung von Niedrigemissionszonen regelt.

Umsetzungsschritte und zeitlicher Rahmen

Bei der Umsetzung eines Programms für Parkraum- und Zugangsmanagement müssen verschiedene wichtige Aspekte, einschließlich unterstützender Maßnahmen und einer angemessenen Zeitplanung berücksichtigt werden.

ARBEITSSCHRITTE

1. Erforderliche Informationen

- Analyse der gegenwärtigen Verkehrssituation (Verkehrserzeugung, Parksituation, Verkehrsüberlastung, sensible Gebiete, Einstellung der Einwohner etc.)
- Prüfung der neusten technischen Entwicklungen und bewährter technischer Lösungen
- Analyse der potenziellen Auswirkungen

- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten zu einem frühen Zeitpunkt in der Planungsphase. Städte sollten die Zugangsbedingungen untereinander abstimmen, um von der Entwicklung standardmäßiger Ausrüstung und von gemeinsamer Beschaffung zu profitieren.
- Analyse der Gesetzmäßigkeit der Maßnahme. Gegebenenfalls müssen neue rechtliche Regelungen festgelegt werden.
- Überblick über die Stimmung in der Öffentlichkeit in Bezug auf die beschränkenden Maßnahmen, um entsprechende Umsetzungsstrategien und Informationskampagnen zu entwerfen.

2. Gespräche aufnehmen

- Identifizierung der Interessengruppen und Aufnahme von Beratungen mit allen einschlägigen Gruppen
- Aufnahme von Gesprächen mit entsprechenden Stadtverwaltungsstellen und anderen Stellen zu einem frühen Zeitpunkt im Prozess, um politische Unterstützung zu erhalten
- Information der Bürger über Verkehrsprobleme und die potenziell positiven Auswirkungen der Maßnahmen





3. Konzeptentwurf

- Festlegung allgemeiner Ziele (z. B. bessere Parkplatznutzung, kürzere Parkzeiten, Reduzierung der negativen Folgen durch motorisierten Verkehr in Stadtzentren, Verbot bestimmter Fahrzeugtypen) und Abgleich dieser Ziele mit Transportstrategie- und anderen strategischen Dokumenten (also mit der allgemeinen Raumplanung)
- Versicherung der politischen Unterstützung durch lokale Behörden (z. B. mehrheitliche Unterstützung)
- Entwicklung eines Arbeitsplans und einer spezifischen Strategie (z. B. Verwaltung und Durchsetzungssystem)
- Definition von Beschränkungskriterien für verschiedene Fahrzeugtypen (Gütertransport, umweltfreundliche Fahrzeuge, Touristenbusse, Taxis etc.) und/oder Benutzerkategorien (Anwohner, Geschäftsinhaber, Lieferanten etc.), denen Zugang oder Parken in Zonen mit Zugangsbeschränkung gewährt wird
- Festlegung unterschiedlicher Genehmigungen (vorübergehend, permanent, persönlich, fahrzeuggebunden) und ihrer entsprechenden Durchsetzung. (Wichtig ist, nicht zu viele Ausnahmen zuzulassen.)
- Auswahl einer geeigneten Technologie für die Erkennung und Durchsetzung (Low-Tech/High-Tech) und/oder der physischen Infrastruktur und der Kontrollmechanismen (Poller, Software, Kameras, Karten)
- Entscheidung für ein Unternehmensmodell: Sollte die Umsetzung und der Betrieb der Maßnahme ausgelagert oder von internen Mitarbeitern übernommen werden?
- In Zusammenarbeit mit allen beteiligten Gruppen: Identifizierung des geografischen Maßnahmensgebiets
- Gespräche über Gebühren und Bußgelder sowie über die Verwendung der Einnahmen (unterschiedliche Verwendungszwecke für Gebühren und Bußgelder)
- Festlegung geeigneter Maßnahmen (z. B. Park&Ride), um zu vermeiden, dass Autos verstärkt auf Straßen in angrenzenden Gebieten geparkt werden

- Gründliche Analyse der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf den Straßenverkehr und Gewährleistung, dass die Kapazitäten der peripheren Strecken und Parkmöglichkeiten außerhalb des Gebiets mit Zugangsbeschränkung für den umgelenkten Verkehr ausreichen
- Gewährleistung von entsprechenden öffentlichen Verkehrsdiensten in Gebieten mit Zugangsbeschränkung

4. Umsetzung

- Einführung der Managementmaßnahmen und Information der Einwohner über die neuen Vorschriften sowie über alternative Strecken und Parkmöglichkeiten außerhalb der zugangsbeschränkten Zone (Informationsstellen, statische Beschilderung, GPS, Internet, Medien)
- Information der Öffentlichkeit zu den Verwendungszwecken der Einnahmen
- Organisation von Schulungen für eine ausreichende Anzahl an Mitarbeitern (z. B. der Polizei) zum Thema Kontrolle parkender Fahrzeuge und/oder Fahrzeuge, die in das zugangsbeschränkte Gebiet hineinfahren





FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERSTÄRKUNG POSITIVER EFFEKTE

Die positiven Auswirkungen der Maßnahme können durch die Förderung alternativer Verkehrsmittel wie dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Radfahren und Gehen verstärkt werden. Diese Verkehrsmittel sollten durch sichere Zonen für Radfahrer und Fußgänger mit Vorrang für Fußgänger gefördert werden, indem Fußgängerunterführungen durch Fußgängerkreuzungen mit Signal-schaltung ersetzt werden und, so weit möglich, durch breitere Bürgersteige und Radwege. Die Entwicklung von zugangsbeschränkten Zonen als Schwerpunkt von nicht motorisierten Verkehrsmitteln und ein Angebot spezieller Dienste wie öffentlich verfügbare Fahrräder, Radstellplätze, Radreparaturen oder Radpumpstationen ist zu empfehlen. Auch „grüne Wellen“-Ampelschaltungen für Radfahrer und Fußgänger, Zeitspannensignale und andere Mittel sind vorteilhaft. Die Zugänglichkeit der entsprechenden Zonen für den öffentlichen Verkehr sollte z. B. durch Bau von Busspuren, Vorfahrtssysteme für öffentliche Verkehrsmittel, mehr Haltestellen oder neue Fahrzeuge verbessert werden. Außerdem kann durch Zulassung von Car-Pooling- und Car-Sharing-Fahrzeugen die Zugänglichkeit zu diesen Zonen gesichert und die Abhängigkeit von Privatfahrzeugen gesenkt werden.

Für den motorisierten Individualverkehr ist das Angebot einer Streckenführung wichtig, damit die Gebiete umfahren und Parkmöglichkeiten (einschließlich Park&Ride) gefunden werden können, ohne zusätzlichen Verkehr zu verursachen. Auch für die Warenanlieferung in die entsprechenden Gebiete sind Anleitung und Regeln wichtig (z. B. in Bezug auf Nachtlieferung oder städtische Verteilungszentren).

ZEITLICHER RAHMEN

Die Analyse der derzeitigen Verkehrssituation im betroffenen Gebiet nimmt in der Regel 12 bis 18 Monate in Anspruch. Je nach Größe des Gebiets und des geplanten Systems kann die Entwicklung eines Konzepts für Parkraum- oder Zugangsmanagement zwölf Monate oder länger dauern, da das Konzept mit Sorgfalt erstellt und die Interessen aller betroffenen Gruppen berücksichtigt werden müssen, um ein geeignetes, angemessenes Gebiet für die Maßnahme zu identifizieren. Einige Vorteile sind direkt nach der Umsetzung sichtbar, zum Beispiel die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Für die Sicherung anderer Aspekte, z. B. wirtschaftlicher Art, oder für die Verbesserung der Luftqualität muss ein längerer Zeitraum veranschlagt werden.

Im Hinblick auf die für die Implementierung notwendigen Zeiträume liegen in CIVITAS-Städten folgende Erfahrungswerte vor:

- In Norwich (Vereinigtes Königreich) dauerte die Einführung eines beschränkten Zugangs für den motorisierten Individualverkehr in zwei Straßen im Stadtzentrum zu Zeiten mit maximalen Fußgängerzahlen (zwischen 10.00 und 16.30 Uhr) zwei Monate.
- In Toulouse (Frankreich) wurde eine neue Parkraummanagementpolitik in sechs städtischen Gebieten eingeführt. Die Realisationsphase der Maßnahme begann nach einer siebenmonatigen Vorbereitungsphase und wurde im 36. Monat abgeschlossen.





Wie hoch sind die zu erwartenden Investitionen?

Eine umfassende Analyse des Verkehrsflusses und der bestehenden Parksituation sowie die Entwicklung eines Konzepts für ein Beschränkungssystem müssen finanziert werden. Außerdem müssen Kosten für eine Umfrage zur Einstellung von Bewohnern einkalkuliert werden. Wenn das Konzept genehmigt wurde, werden Mittel für zusätzliche Infrastruktur und Ausrüstung, z. B. Automaten für Zulassungsgebühren, Überwachungssysteme, Schilder und ihre Installation benötigt. In La Rochelle (Frankreich) wurden beispielsweise drei Zonen mit Zugangskontrolle mit beweglichen Pollern, Kameras und anderer Ausstattung ausgerüstet. Diese Maßnahme kostete nicht mehr als 300.000 Euro.

Die Betriebskosten (Mitarbeiter für Kontrollen, Wartung der Gebührenautomaten und für Verwaltung) hängen von den örtlich üblichen Gehältern ab. Die beschriebenen Maßnahmen sind kostenintensiv, jedoch können die Investitionen durch Einnahmen ausgeglichen werden, die durch Parkgebühren, das Zugangsmanagementsystem oder durch Bußgelder für illegales Parken oder illegale Zufahrt erzielt werden. Einnahmen können auch durch die Vermietung öffentlicher Flächen innerhalb der Zonen mit Zugangsbeschränkung generiert werden, da diese nach Maßgabe von Fußgängerfreundlichkeit umgestaltet wurden und für Restaurants, Cafés und kleine Läden geeignet sind. Im Sommer 2008 wurden beispielsweise in Ploiesti (Rumänien) 6.600 Euro von Restaurants und Unternehmen gezahlt, die den freien Straßenraum nutzten.

Wichtige begünstigende Faktoren für den Erfolg

Im Folgenden werden die wichtigsten Faktoren für die Initiierung sowie die effiziente und erfolgreiche Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen aufgeführt:

- Kompatibilität der Maßnahme mit der Gesamtverkehrspolitik der Stadt
- Existenz eines „Vorkämpfers“ für die Maßnahme – das kann z. B. der Bürgermeister einer Stadt und/oder eine Mehrheit im Stadtrat sein – mit der Befugnis, Entscheidungsprozesse zu beschleunigen
- Zusammenarbeit zwischen Politikern, der Verwaltung, Abteilungen für Verkehr, Umwelt, Infrastruktur und Stadtplanung sowie der Polizei, die die Umsetzung genehmigt und managt
- Medienkampagnen zu den Themen Lebensbedingungen und potenzielle Vorteile in bestimmten Gebieten
- Gute öffentliche Verkehrsverbindungen im betreffenden Gebiet sowie Verkehrsbehörden und öffentliche Verkehrsbetriebe, die aufgrund der Straßenentlastung zuverlässigere Dienste anbieten können
- Schulen, die die Erreichbarkeit des Gebiets mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln verbessern möchten
- Gut entwickelte Park&Ride-Einrichtungen
- Detaillierte, umfangreiche Beratungen mit der Öffentlichkeit und mit Unternehmen, um den beteiligten Gruppen klar zu vermitteln, dass die Attraktivität der Gebiete durch die Maßnahmen steigt und dass die lokale Wirtschaft von den Maßnahmen profitiert
- Sicherung finanzieller Mittel (z. B. indem die Maßnahmen in die Stadtentwicklungsstrategie aufgenommen werden, für die wertvolle staatliche und europäische Mittel beantragt werden können)
- Angebot verschiedener Möglichkeiten für die Bezahlung (z. B. online, über Handy etc.)



Strategien für eine erfolgreiche Umsetzung

Alle Arbeitsphasen müssen von Gesprächen und Arbeitsgruppentreffen begleitet werden, sodass Hindernisse im Voraus erkannt und Probleme umgehend angegangen werden können.

Politische Unterstützung

Es kann vorkommen, dass Politiker die Maßnahmen aufgrund der negativen Perspektive von Interessengruppen, Anwohnern oder Ladenbesitzern nicht hinreichend unterstützen (insbesondere vor Wahlkämpfen). Daher ist die Einbindung aller betroffenen Gruppen zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und der Entscheidungsprozesse unverzichtbar. Außerdem sollten von Anfang an regelmäßige Treffen mit betroffenen Gruppen und Personen organisiert werden, um wichtige Faktoren und potenzielle Vorteile zu besprechen und zu erklären, auf welche Weisen die Maßnahme positive Wirkungen für das Gebiet entfaltet. Studien, die die positiven Effekte für die Lebensqualität und ein hohes Maß an öffentlicher Unterstützung zeigen, sind empfehlenswert.

Akzeptanz

Die Einführung beschränkender Maßnahmen kann zu negativen Reaktionen durch Anwohner und betroffene Unternehmen führen. In vielen Fällen kommt es zu Lobbying gegen die Maßnahmen. Eine Möglichkeit zur Überwindung

dieser negativen Haltung besteht darin, die Vorteile des Systems für die betroffenen Gruppen zu zeigen. Daher sollte eine umfassende Kommunikationsstrategie entwickelt werden. Um die Visionen und Ziele dieser Gruppen mit denen der Projektmanager und Planer abzustimmen, müssen die jeweiligen Parteien eng zusammenarbeiten und dabei ihre unterschiedlichen Perspektiven berücksichtigen. So kann eine gemeinsame Vision entstehen. Die Stadt beispielsweise muss mit den Unternehmensverbänden zusammenarbeiten und sollte die Bedenken auf Unternehmerseite anerkennen, wie z. B., dass drastisch höhere Gebühren sich negativ auf verschiedene Unternehmen in der Stadt auswirken könnten. Neue Gebühren und Bußgeldfestlegungen, die für wichtige Interessengruppen akzeptabel sind, sollten in Betracht gezogen werden. Außerdem wird für die Durchsetzung der neuen Vorschriften (z. B. durch die Polizei oder ein elektronisches Identifikationssystem) eine klare Strategie benötigt.

Gleichzeitig mit der Umsetzung der Maßnahmen sollte die Zugänglichkeit für den öffentlichen Verkehr oder andere nachhaltige Verkehrsmittel verbessert werden, um einer negativen Wahrnehmung der Maßnahme entgegenzuwirken. Derartige Verbesserungen sollten als Bestandteil der Beschränkungsmaßnahmen präsentiert werden. Effektive Werbestrategien sind in diesem Zusammenhang sehr wichtig.

Finanzielles Management

Für eine Sicherung der erforderlichen Mittel ist eine Entscheidung durch die lokale Stadtverwaltung notwendig. Maßnahmen für Parkraummanagement tragen sich in der Regel selbst, oder es werden sogar zusätzliche Einnahmen für die Stadt durch sie erzielt. Es sollte jedoch geklärt werden, wie die Nettoeinnahmen verteilt werden. Daher ist ein Unternehmensplan unabdingbar, in dem die Finanzquellen festgelegt sind. Für das finanzielle Management sollten Strukturen für die Beilegung von Interessenskonflikten und für die Finanzkontrolle geschaffen werden.





Rechtliche Rahmenbedingungen

Wenn entsprechende rechtliche Vorschriften und eine Festlegung von Emissionsgrenzwerten auf nationaler Ebene fehlen, dann kann dies ein Hindernis für die Einführung von Zugangsbeschränkungen aufgrund der Schadstoffemissionen durch Fahrzeuge darstellen. Es wird empfohlen, die EU-Vorschriften zu Schadstoffklassen als nationale Standards zu verwenden.

Auch eine unklare Rechtslage im Hinblick auf öffentlichen Raum, Zugangskontrolle oder Vorschriften für beschränkten Zugang können die Maßnahmenumsetzung behindern. In diesem Fall könnte es notwendig werden, dass die öffentlichen Verwaltungsstellen Vorschriften mit Geltungsbereich in der Stadt entwickeln und durch zuständige Stellen genehmigen lassen.

Einführung und Organisation

Die Erstellung eines Entwicklungsplans kann durch strenge und langsame Verwaltungsprozesse im Zusammenhang mit erforderlichen Genehmigungen behindert werden. Es sollte vermieden werden, dass Einwohner aufgrund dessen Interesse am Projekt verlieren und Unsicherheit hinsichtlich der Zukunft des Projekts entsteht. Öffentliche oder private Stellen (z. B. öffentliche Verkehrsbetriebe und Parkplatzbetreiber) müssen zusammenarbeiten, um eine gemeinsame Gebührenstrategie zu finden, auch bei unterschiedlichen Interessenlagen. Geschäftsinhaber müssen intensiv in die Prozesse eingebunden werden, da unter ihnen häufig Bedenken hinsichtlich der Zugänglichkeit zu Geschäften und eines Rückgangs der Kunden bestehen, die ansonsten mit dem Auto kommen würden.

WICHTIGE ZU BERÜCKSICHTIGENDE ELEMENTE

- Im betroffenen Gebiet müssen zur Sicherung der Zugänglichkeit gute Verbindungen durch öffentliche Verkehrsmittel angeboten werden.
- Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und Unternehmensverbänden ist wichtig. Die Bedenken, dass drastische Gebührenerhöhungen zu Einbußen für die Geschäfte in der Stadt führen könnten, sollten anerkannt werden. Neue Gebühren und Bußgeldfestlegungen, die für wichtige Interessengruppen akzeptabel sind, sollten in Betracht gezogen werden.
- Für die Durchsetzung neuer Vorschriften ist eine klare Strategie wesentlich.
- Möglicherweise müssen Regelungen mit Geltungsbereich in der Stadt hinsichtlich öffentlicher Flächen, Zugangskontrollen oder Zugangsbeschränkungen entwickelt werden.

Wichtige Personengruppen bzw. Organisationen

INTERESSENGRUPPEN

Einschränkende Maßnahmen werden grundsätzlich nicht widerspruchsflos akzeptiert. Daher ist die intensive Einbindung aller betroffenen Gruppen von Beginn des Planungsprozesses an wichtig:

- Die Öffentlichkeit (Bewohner des Zielgebiets, Erwerbstätige, deren Arbeitsplatz im Zielgebiet liegen, Besucher, die zum Einkaufen, in ihrer Freizeit, zu Bildungszwecken oder als Touristen kommen). Möglicherweise unterstützen diese Gruppen die Maßnahme, wenn sie sich der Belastung ihres Wohn- oder Arbeitsorts durch Lärm und Luftverschmutzung bewusst oder mit der gegenwärtigen Verkehrssituation nicht zufrieden sind (mangelnde Parkplätze, Stau, unsichere Bedingungen etc.).



www.civitas.org



- Straßenaufsicht (z. B. für Genehmigungen für die Gestaltung der beschränkten Zonen)
- Bahnbehörde, wenn eine Bahnstation zu einem wichtigen Element innerhalb von Park&Ride-Angeboten wird.
- Autofahrervereinigungen
- Lokale und regionale Unternehmen (Geschäftsinhaber und andere Unternehmen sowie Transportunternehmen, Lieferanten und Straßentransportindustrie) sind oftmals gegen die Maßnahme eingestellt und können sie zum Scheitern bringen. Wenn sie jedoch eingebunden werden und ein Konzept unterstützen, können der private wie auch der öffentliche Sektor profitieren.
- Öffentliche Verkehrsbetriebe und lokale Interessengruppen oder Initiativen (z. B. für ältere oder behinderte Menschen, Radfahr- oder Fußgängergruppen)
- Lokale Medien

Interessengruppen können zu runden Tischen eingeladen werden, die während aller Planungs- und Umsetzungsphasen stattfinden sollten, um zu vermeiden, dass es später zu kritischen Situationen und Hindernissen kommt. Pressekonferenzen, öffentliche Veranstaltungen und Bürgerumfragen sollten organisiert werden, um die Hintergründe und Vorteile der Maßnahmen zu erklären, um mehr Bewusstsein zu schaffen und Informationen über potenzielle Verbesserungen zu sammeln.

WICHTIGSTE PROJEKTPARTNER

Die Einbindung von Partnern mit folgenden Zuständigkeiten ist wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen von Park- oder Zugangsmanagementmaßnahmen:

Entscheidungskompetenz

- Lokale oder regionale Verwaltungsstellen übernehmen in der Regel eine führende Rolle.
- Politiker, um politische Unterstützung zu gewinnen
- Stadtbetriebe oder Verkehrsbetriebe

Betrieb

- Polizei oder andere Verkehrskontrollstellen mit Zuständigkeit für die Durchsetzung
- Privatbetreiber, die von lokalen Behörden beauftragt sind, oder städtische Unternehmen
- Öffentliche Verkehrsbetriebe können im Fall von geplanten Park&Ride-Angeboten und zur Anpassung ihrer Dienste an die zugangsbeschränkte Zone eingebunden werden.

Finanzierung

- Die Anfangsausgaben für diese Maßnahme werden meist von lokalen oder regionalen Verwaltungsstellen getragen, die außerdem auch für das finanzielle Management verantwortlich sein sollten.
- Wenn eine Beteiligung von Diensteanbietern an der Überwachung, Durchsetzung und Gebührenerhebung vorgesehen ist, sollten Finanzdienst- oder Kreditkarteninstitute für das Gebührensystem, für Straßengebühren und Büroarbeiten zuständig sein.

Sonstige

- Anwohnergemeinschaften und Gebäudeverwaltungen im betroffenen Gebiet
- Organisationen von Unternehmen mit Standort im betroffenen Gebiet
- Nichtregierungsorganisationen (wie Fahrradclubs, ökologische Initiativen)
- Schulen und Kindergärten (Lehrer, Kinder und Eltern)





Auflistung praktischer Beispiele aus CIVITAS II

Im Rahmen von CIVITAS II haben 14 Städte Maßnahmen für Zugangsbeschränkungen und Parkraummanagement umgesetzt:

Burgos (Spanien): Integrierte Strategie für Zugangsbeschränkung, Parken und Management

Debrecen (Ungarn): Zugangs- und Parkraummanagement und Zugangssystem für Konferenzzentrum und Fußgängerzone

Genua (Italien): Integrierte Zugangskontrollstrategie und Straßengebührensysteem

Krakau (Polen): Durchsetzung von Zugangsbeschränkungen, integrierte Zugangskontrollstrategie

La Rochelle (Frankreich): Entwurf eines Zugangskontrollsystems für Touristenbusse und erweiterte Zonen mit Zugangskontrolle

Malmö (Schweden): Erweiterte Umweltzone für schwere Nutzfahrzeuge und Vorschriftendurchsetzung

Norwich (Vereinigtes Königreich): Einführung einer Niedrigemissionszone, zeitbasierte Zugangsbeschränkung und Zugangsprioritätssystem für sauberere Gütertransportfahrzeuge

Odense (Dänemark): Umsetzung von Umweltzonen

Ploiesti (Rumänien): Entwicklung einer verkehrsentspannten Zone

Preston (Vereinigtes Königreich): Luftqualitätsbewertung und Strategie für eine verkehrsentspannte Zone, Entwicklung von verkehrsentspannten Zonen und erweiterten Fußgängerzonen sowie Verkehrsregulierung durch Zugangskontrolle

Stuttgart (Deutschland): Politische Optionen für Zugangsbeschränkungen

Suceava (Rumänien): Erweiterung der Niedrigemissionszone

Toulouse (Frankreich): Festlegung und Umsetzung einer neuen Parkraummanagementpolitik

Venedig (Italien): Zugangsmanagement für das Stadtzentrum und Parkraummanagementstrategien

Die CIVITAS-Website bietet **Informationen** zu Neuigkeiten und **Veranstaltungen** im Zusammenhang mit CIVITAS, einen Überblick über alle **CIVITAS-Projekte** und **CIVITAS-Städte** und enthält **Kontaktinformationen** von über 600 Personen, die im Rahmen von CIVITAS tätig sind.

Ferner können Sie sich umfassend über die **mehr als 650 innovativen Vorzeigeprojekte** aus den CIVITAS-Teilnehmerstädten informieren.

Besuchen Sie die CIVITAS-Website. Dort finden Sie **vorbildliche Beispiele** für aktuelle Maßnahmen für nachhaltigen städtischen Verkehr. Wenn eine der Ideen zu Ihrer Stadt passt, oder wenn Sie an weiteren Informationen interessiert sind, können Sie mit der für die Maßnahme zuständigen Person in Kontakt treten.



Kontakt

CIVITAS Sekretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Herausgeber: CIVITAS GUARD – Evaluierung, Überwachung und Informationsverbreitung für CIVITAS II. **Verfasser:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Quellennachweise:** Alle Fotos werden von den CIVITAS-Teilnehmerstädten und dem CIVITAS GUARD-Team bereitgestellt, es sei denn es existiert ein anderslautender Vermerk, und die Reproduktion in dieser Veröffentlichung ist genehmigt. Bereitgestellte Zahlen und Werte basieren hauptsächlich auf den durch die Teilnehmerstädte mitgeteilten Ergebnissen der CIVITAS-Demonstrationsprojekte. An geeigneten Stellen wurden Informationen aus weiterführender Literatur verwendet. **Ausgabe 2010.** Gedruckt in Österreich.

Weder die Europäische Kommission noch jegliche im Auftrag der Kommission handelnde Person ist für jedwede Verwendung von Informationen verantwortlich, die in dieser Publikation enthalten sind. Die in dieser Publikation ausgedrückten Ansichten wurden von der Kommission weder angenommen noch genehmigt und sollten nicht als Erklärung der Ansichten der Kommission betrachtet werden.

Die CIVITAS Initiative wird vom Bereich Energie und Verkehr des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung kofinanziert.