

Liebe Leser,

Verkehrsstaus sind nicht nur eine Unannehmlichkeit. Es werden immer mehr. Zunehmende Verkehrsstaus können gesundheitsschädliche Luftverschmutzung und hohen Stress verursachen und wirtschaftliche Auswirkungen haben. Daher können eine erhebliche Verringerung der Überlastungen in den Städten und die Verbesserung der finanziellen und ökologischen Nachhaltigkeit des städtischen Verkehrs erhebliche Vorteile für die Wirtschaft, die Attraktivität der Städte und das Wohlergehen der Bürger mit sich bringen.

Wir hoffen, dass wir mit diesem EPOMM E-Update einige Einblicke geben können, mit denen man die Verstopfung der Straßen mit innovativen Ansätzen verringern kann.

## Eine Konstellation von städtischen Verkehrsproblemen



Quelle: [geotab.com](http://geotab.com)

Städte haben ein hohes Maß an Akkumulation und Konzentration von wirtschaftlichen Aktivitäten in oft komplexen Landnutzungsmustern, die durch unzureichende Verkehrssysteme und -dienste bedient werden. Je größer die Stadt ist, desto größer ist ihre Komplexität und das Potenzial für Störungen, insbesondere wenn diese Komplexität nicht effektiv verwaltet wird.

Die **Bewältigung städtischen Stauaufkommens** erfordert mehrere **Probleme des städtischen Verkehrs gleichzeitig anzugehen**:

1. **Verkehrsstaus und Parkschwierigkeiten.** Verstopfung der Straßen und das Parken stehen in einer Wechselbeziehung, da die Parkplatzsuche zusätzlich für Verzögerungen sorgt und den Verkehrsfluss beeinträchtigt.
2. **Zersiedelung der Städte.** Es gibt eine zunehmende flächenhafte Ausbreitung neuer Wohnsiedlungen, für bezahlbares Wohnen nehmen Pendler längere Wege in Kauf.
3. **Unfälle und Sicherheit.** Fußgänger und Radfahrer fühlen sich durch wahrgenommenes Risiko weniger sicher, was sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt.
4. **Umweltauswirkungen und Energieverbrauch.** Die Umweltverschmutzung, einschließlich Lärm, die durch Verkehrsstaus verursacht wird, wirken sich ernsthaften auf die Lebensqualität und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung aus.
5. **Unzulänglichkeit des öffentlichen Verkehrs.** Überfüllte Stoßzeiten sind unangenehm für Benutzer, während durch niedrige Fahrgastzahlen, besonders in suburbanen Gebieten, viele Angebote finanziell nicht nachhaltig sind.
6. **Verlust des öffentlichen Raums.** Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wirkt sich nachteilig auf öffentlichen Aktivitäten aus, wie Märkte, Agora, Paraden, Spiele und Nachbarschaftsinteraktionen. Diese sind nach und nach verschwunden, um Platz für Autos zu machen.

## Den Teufelskreis der Auto Abhängigkeit brechen, indem ein nachhaltiger Stadtverkehr gefördert wird

Die Praxis der Verkehrsplanung erlebt einen **Paradigmenwechsel hin zu einer umfassenderen und multimodalen Planung**. Das neue Paradigma erkennt die wichtige Rolle an, die das Gehen, das Radfahren und der öffentliche Verkehr in einem effizienten und gerechten Verkehrssystem spielen. Sie befasst sich zunehmend mit der Zugänglichkeit und berücksichtigt dabei die Vorteile, die eine Verbesserung der finanziellen und ökologischen Nachhaltigkeit des städtischen Verkehrs für die Wirtschaft und die Attraktivität der Städte und das Wohlergehen der Bürger hat.

In der nachstehenden Tabelle sind die Maßnahmen gegenüber gestellt, die **einerseits die Zersiedelung und andererseits ein nachhaltiges Wachstum in der Stadt fördern**:

Fördert Flächenzersiedelung	Fördert nachhaltiges Städtewachstum
Maximale Straßenkapazität und Geschwindigkeit	Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung
Großzügiges Parkangebot	Reduziertes Parkangebot mit Parkraummanagement
Niedrige Mautgebühren und Kraftstoffsteuern	Maut- und Parkgebühren
Schlechte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr	Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr
Minderwertige öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
Hohe Preise für den ÖPNV	Erschwingliche Preise für den ÖPNV

*Sprawl vs Smart Growth policies (Quelle: Victoria Transport Policy Institute)*

## Vorschriften für den Zugang zu städtischen Fahrzeugen



Quelle: [urbanaccessregulations.eu](http://urbanaccessregulations.eu)

Viele Städte und Gemeinden haben Schwierigkeiten Staus, Luft- und Lärmbelastung, Erreichbarkeit und andere Belastungen des Stadtlebens auszugleichen. Umweltverschmutzungen sind in vielen Städten gesundheitsschädlich.

Die **Urban Access Regulation** (UVARs) sollen Abhilfe schaffen, indem sie den **Zugang für Fahrzeuge** zu bestimmten Bereichen mit den Bedarfen von verschiedenen Fahrzeugtypen und die dort auszuführenden Fahrten abwägen. Die Zugangsregeln können Umweltzonen, Mautgebühren, Zugangsbestimmungen, Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge, verschiedene Arten von Lastwagenverboten oder sogar Vorschriften oder Beschränkungen für Fahrzeuge, die in städtische Gebiete einfahren, umfassen.

Diese lokalen Zugangsregeln und -beschränkungen können dazu beitragen, ein gesünderes und lebenswerteres Umfeld für die Bewohner zu schaffen. UVARs sind auch ein wichtiges Instrument, um die **Klimaschutzziele der EU** zu erreichen, mit denen konventionell betriebene Fahrzeuge reduziert und die CO2-freie Stadtlogistik in Großstädten bis 2030 erreicht werden sollen.

Die EU-finanzierte **CLARS-Plattform** bietet Städten und Ministerien, die Zugangsregeln regeln, planen oder überprüfen, kostenlose Unterstützung an. Die CLARS Public Authorities Plattform bietet Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten, um die Programme erfolgreicher und einfacher umsetzbar zu machen.

## Bella Mossa: Die App, die aktive und nachhaltiges Reisen in Bologna belohnt



'Bella Mossa' in Bologna, Italien

Die Mobilitätsbehörde SRM von Bologna und **BetterPoints Ltd** führten 2017 ein erfolgreiches sechsmonatiges, von **EMPOWER** finanziertes Programm, durch. 'Bella Mossa' zielte darauf ab, Staus zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern und mit einer Smartphone-App Anreize zu gesunder Aktivität und Wohlbefinden zu geben.

Bürger erhielten BetterPoints wenn sie mit der BetterPoints App öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- oder Carsharing benutzten oder zu Fuß gingen. BetterPoints können in **Gutscheine umgewandelt** oder für wohltätige Zwecke gespendet werden. Nicht monetäre Anreize (Medaillen, Teamwettbewerbe, Verlosungen) dienten dem Interesse und Wettbewerbe wurden hinzugefügt.

Die zurückgelegten Wege wurden durch ausgefeilte Algorithmen und OpenStreetMap-Daten überprüft. In-App-Basis- / Programmende-Erhebungen ermöglichten den Vergleich von selbst gemeldeten Aktivitätsgraden, Reisegewohnheiten und demografischen Daten

Über 15.000 aktive Nutzer verzeichneten 816.139 aktive / nachhaltig zurückgelegte Strecken und konnten so potenziell 700 Tonnen CO2 einsparen. 89 Prozent der sich selbst als „alltägliche“ Autofahrer bezeichnenden zeigten **Verhaltensänderungen**, wobei 81 Prozent ihrer aktiv oder nachhaltig zurückgelegten Strecken Autofahrten ersetzten.

## Informationstafeln zur Behebung von Fahrradstaus in Kopenhagen



Bildnachweis: P4280655 von chriskay

„Entschuldigung, ich bin zu spät. Es gab einen Stau auf dem Radweg.“ Das hört sich vielleicht komisch an, aber es ist die Situation, die in Kopenhagen aufgetreten ist. Zum ersten Mal gibt es **mehr Fahrräder als Autos**. **Neueste Zahlen** zeigen, dass in Kopenhagen 41 Prozent das Fahrrad auf Ihrem Weg zur Arbeit oder zur Bildungseinrichtung benutzen. 5 Prozent sind Fußgänger, 30 Prozent nutzen öffentliche Verkehrsmittel und 24 Prozent das Auto. Im Jahr 2016 erfassten Sensoren 265.700 Fahrräder pro Tag und 252.600 Autos, die täglich in die Innenstadt kamen.

Dies hat zu **überfüllten Radwegen** geführt, wobei zu Spitzenzeiten Kapazitäten mehrfach erreicht wurden. Prognosen gehen davon aus, dass der tägliche Fahrradverkehr bis 2025 um 25 Prozent zunehmen wird. Dies bedeutet, dass Maßnahmen zur Behebung von Staus auf zwei Rädern erforderlich sind.

Entlang der 390 km langen Radwege der Stadt sind an strategischen Punkten fünf neue **elektronische Informationstafeln** installiert worden, die den Fahrradfahrern über Wartezeiten, Straßenarbeiten, Entfernungen zu Zielen und alternative Routen auf verschiedenen Radwegen informieren.

## Entkoppelung der Autonutzung vom Wirtschaftswachstum und hohe Mobilität vom Verkehrswachstum



Quelle: create-mobility.eu

Das Horizon 2020-Projekt **CIVITAS CREATE** lief von 2015 bis 2018 und zielte darauf ab, die Überlastung der Straßen in Städten zu reduzieren, indem die Umstellung von Autos auf nachhaltige Verkehrsmittel gefördert wurde. Es war **eines der ersten Projekte, das sich mit der Aufgabe befasste, die Überlastung der Straßen in der Stadt in Angriff zu nehmen**, und langfristig auf die Erreichung dieses Ziels abzielte, vor allem in Städten, in denen Autobesitz und Nutzung schnell anstieg.

CREATE hat eine stark engagierte Partnerschaft von zehn Städten, drei führenden akademischen Institutionen, vier Beratungs- und Industriepartnern sowie EUROCITIES zusammengebracht, um die anspruchsvolle Frage zu beantworten, **wie Verkehrsstaus durch Eindämmung der Nutzung des privaten Autos verringert werden können**. Auf der Grundlage historischer Belege, wurden Prozesse und Verfahren ermittelt, die es Städten ermöglichen, nachhaltige Mobilität und Lebensqualität zu fördern und die Abhängigkeit von Autos zu verringern.

Alle **Ressourcen** und **Ergebnisse** des Projektes können kostenlos von der Website heruntergeladen werden.

## Bewältigung städtischer Staus durch vorausschauende Planung



Der **Wiener Stadtentwicklungsplan 2025** beschreibt die ehrgeizigen Ziele der Stadt Wien für ein nachhaltiges Verkehrssystem und beschreibt die Schritte, die bis 2025 unternommen werden müssen, um diese Ziele zu erreichen.

Der bloße Ausbau der Infrastruktur hat sich in der Vergangenheit als unzureichend erwiesen. Das Motto des urbanen Mobilitätsplans lautet „Gemeinsam in Bewegung“ und basiert auf einer Vielzahl von Ansätzen, die dazu beitragen, die sich aus ihnen ergebenden Chancen zu nutzen.

Gemäß dem in dem **Stadtentwicklungsplan 2025** (verabschiedet im Jahr 2014) ausgedrückten Modal Split-Indikatoren, lautet das Ziel „80: 20.“ Dies bedeutet, dass die Wiener Bürger öffentliche Verkehrsmittel nutzen, Fahrrad fahren oder laufen sollten, um 80 Prozent ihrer Wege zurückzulegen, während der Anteil der Autofahrten auf 20 Prozent sinken sollte. Dies ist essentiell, um die **Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und eine dauerhafte Überlastung des Straßennetzes zu vermeiden**. Wenn der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gleich bleibt wie heute, würde die absolute Anzahl der Pkw-Fahrten angesichts des Bevölkerungswachstums bis 2025 um 12 Prozent steigen.

## Entscheidungshilfen für Pendler in Rotterdam



Bildnachweis: Verkehrsstau in Maashaven Oostzijde, Rotterdam (aus Flickr) von Philip Mallis

Verkehrskameras sind ein etabliertes Element der Straßeninfrastruktur und Bilder werden live an die Überwachungszentren der Verkehrsbehörden übertragen. Normalerweise ist dieses Material nur für die Operateure in den Überwachungszentren bestimmt.

In Rotterdam wurde jedoch eine neue Website ins Leben gerufen, auf der die Öffentlichkeit Live-Aufnahmen von 24 Kameras an 19 verschiedenen Standorten in der Stadt sehen können. Die neuen Kameras ergänzen das bestehende Verkehrsinformationsnetz. Die Stadtverwaltung erwartet, dass diese **Website den Menschen hilft zu entscheiden**, ob sie von zu Hause arbeiten, eine alternative Route wählen oder ihre Reise anpassen möchten. Zum Beispiel könnten sie statt mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln pendeln.

Es ist geplant, in der Zukunft, Kameras auf den Ringstraßen von Rotterdam zu platzieren. Die Regierung der Stadt hat auch beschlossen, jegliche Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes auszuräumen, da die Kameras zu hoch hängen, um Personen oder Kennzeichen zu erkennen, und kein Material wird aufgenommen.

Mehr Informationen sind hier zu finden [verkeersnet.nl](http://verkeersnet.nl) (in Dutch).

## Parkraummanagement trägt dazu bei, die Überlastung der Straßen in Städten zu reduzieren



© Fred DOTTER

In den letzten zwei Jahrzehnten wurde das Parkraummanagement als eines der wichtigsten Instrumente zur Leitung des Autoverkehrs in Ballungsräumen anerkannt. Für das Mobilitätsmanagement im öffentlichen und im privaten Sektor ist es von wesentlicher Bedeutung und kann die Verwendung von Alternativen zum Auto fördern.

In der Veröffentlichung „[16 Good Reasons for Parking Management](#)“ zielt das Projekt Push & Pull auf die **Verstopfung von Straßen in der Stadt ab und auf die Frage, wie das Parkraummanagement diese reduzieren kann**. Aufgrund der Tatsache, dass das Parkraummanagement zu einer **besseren Verkehrsmittelwahl** beitragen kann und somit zu mehr Lebensqualität, sind solche Strategien gute Methoden, um mit begrenzter Erreichbarkeit und knappen öffentlichen Räumen umzugehen. Darüber hinaus führt das Parkraummanagement dazu, dass **weniger Fahrer nach Parkplätzen suchen**. Kodransky und Hermann ([ITDP, 2011](#)) schätzen, dass bis zu 50 Prozent der Verkehrsstaus von Autofahrern verursacht werden, die nach günstigen Parkplätzen suchen. **Genauere Tarife, Preise und angemessene Bußgelder sind der Schlüssel zum Erfolg des Parkraummanagements**. Oder anders ausgedrückt: Höhere Parkgebühren auf der Straße - verglichen mit Parkgebühren abseits der Straße - können zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens und Staus führen.

Andererseits kann ein schlechtes Parkraummanagement das Gegenteil erreichen, wie z. B. unübersichtlicher Stadtraum, reduzierter Zugang für nachhaltige Verkehrsmittel, reduzierte Sicherheit und eine sehr autoorientierte Stadtstruktur. Das neue Horizon 2020-Projekt **CIVITAS Park4SUMP** hat zum Ziel, dies zu ändern und die Einführung eines qualitativ hochwertigen Parkraummanagements und seine Integration in Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu beschleunigen. In einem der kommenden EPOMM-Updates werden wir über [Park4SUMP](#) mehr berichten. Bleib dran!

## Fazit: Es ist die Vision, nicht die "eine große Idee", die zählt



Maßnahmen zur Verringerung des Stauaufkommens können entweder als **temporär oder als bleibend** erachtet werden.

Temporäre Maßnahmen tragen dazu bei, Straßenkapazitäten freizusetzen, die bald durch induzierte Nachfrage gefüllt werden. Mit anderen Worten, Menschen werden ihren Lebensstil an die vorherrschenden Straßenbedingungen anpassen. Bleibende Maßnahmen dagegen lösen eine Rückkopplungsschleife aus, die dazu führt, dass immer mehr Menschen vom Auto auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel umsteigen. Dies sind die Änderungen, die Verkehrsrichtlinien unterstützen müssen.

Es wird oft angedeutet, dass Verkehrsstaus mit **einer großen Idee** gelöst werden können, z. B. Straßen verbreitern, Straßen schmälern, Busspuren hinzufügen, Busspuren entfernen,

Tunnel bauen, neue Ringstraßen bauen, ein Straßenbahnnetz bauen, Ampeln ausschalten, Autos aus den Stadtzentren verbannen, Durchfahrtsstraßen für Pkws sperren, Parkplätze schließen, neue Parkplätze bauen, mehr Park-and-Ride Parkplätze bauen, kostenlosen ÖPNV anbieten usw. Keiner von diesen Maßnahmen kann eine vollständige Lösung bieten, die meisten bieten nur eine vorübergehende Entspannung, bis die induzierte Nachfrage den Straßenraum wieder auffüllt. Mautgebühren sind höchstwahrscheinlich eine durchschlagene Lösung, diese muss jedoch mit erheblichen Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr und in der aktiven Mobilität kombiniert werden.

**Moderne, anspruchsvolle Initiativen**, die besser als typische „große Ideen“ wirken, beginnen mit Interventionen, die nur geringe Kapitalinvestition erfordern, bevor sie zu den Initiativen übergehen, die ein zunehmendes Maß an Investitionen des öffentlichen und / oder privaten Sektors erfordern.

Es dreht sich alles um die Verkehrsverlagerung. Und um die Verkehrsverlagerung in Städten und Gemeinden zu erreichen, müssen wir in die Verbesserung nachhaltiger Verkehrsmittel investieren und gleichzeitig die Kapazität, den Zugang und den Komfort der städtischen Straßennetze für Kraftfahrzeuge verringern. Dies erfordert eine Revolution in der Verkehrsplanung: **Das Auto kann nicht mehr König der Stadt sein**. Wir müssen Stadtstraßen als attraktive und komfortable Orte zum zu Fuß gehen, Radfahren und zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel planen.

## Kommende Veranstaltungen

- **Sustainable Urban Mobility Congress**  
20-21 Februar 2019 | Bilbao, Spanien  
<https://sumbilbao19.com/>
- **Multimodal transport – towards the future**  
26 Februar 2019 | Brussels, Belgien  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2019-02-26-high-level-conference\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2019-02-26-high-level-conference_en)
- **Zero emission cities: exchange of best-practices between EU cities and regions**  
27 Februar 2019 | Brussels, Belgien  
<https://fr.surveymonkey.com/r/QTS59WW>
- **2ND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILITY AS A SERVICE**  
in December in Tampere, Finland  
Call for papers open until 30th April 2019

Für mehr Veranstaltungen, besuchen Sie bitte den [EPOMM Kalender](#).



BUNDESMINISTERIUM  
FÜR NACHHALTIGKEIT  
UND TOURISMUS



Bundesinstitut  
für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung  
im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung

Euromobility



ECOMM 2018



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive