



AKTIONSPLAN

für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Ein Leitfaden für kleine und mittlere Kommunen
in Baden-Württemberg

Stand: November 2023

Inhalt

1. Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz:	03
Eine Einführung	
2. Es geht los!	13
Die Vorbereitung innerhalb der Verwaltung	
3. Wo wir heute stehen.	22
Die gemeinsame und übergreifende Analyse	
4. Wohin muss es gehen?	30
Die Verständigung über die strategische Zielsetzung	
5. Es wird konkret!	33
Die Planung der Maßnahmen	
6. Jetzt wird gearbeitet!	44
Die Umsetzung und die Evaluation	
7. Gemeinsam stark.	48
Die Beteiligung der Öffentlichkeit	
Impressum	53
Anhang – Steckbriefe zu den 12 Maßnahmensets	54

Bildnachweise

Seite 01: © Kompetenznetz Klima Mobil
Seite 03: © Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Seite 13: © Stock Rocket | www.stock.adobe.com
Seite 22: © everythingpossible | www.stock.adobe.com
Seite 30: © Prostock-studio | www.stock.adobe.com
Seite 33: © Presse - RadKULTUR BW | www.radkultur-bw.de
Seite 44: © picture-alliance, imageBROKER | Rupert Oberhäuser
Seite 48: © Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH



1. Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz:

Eine Einführung

Hallo, ich bin Klara Mobil.

Ich unterstütze dich und deine Kommune auf dem Weg zu eurem Aktionsplan. Ich fasse Dinge zusammen, weise dich auf besondere Dinge hin und brems dich auch schon mal, wenn du dir über etwas Gedanken machen solltest, bevor es weitergeht. Meine Tipps sind im Leitfaden BLAU hinterlegt.

In diesem Kapitel erfährst du,

- was ein Aktionsplan ist und warum deine Kommune einen solchen Plan haben sollte,
- wie sich der Aktionsplan in die bestehende Planungslandschaft einordnet und
- wie die Erstellung eines Aktionsplans idealerweise ablaufen sollte.



1.1 Treibhausgase und Verkehrslärm

In Baden-Württemberg gehen aktuell etwa ein Drittel der CO₂-Emissionen auf den Verkehrssektor zurück. Das **KLIMASCHUTZ- UND KLIMAWANDELANPASSUNGSGESETZ** des Landes (KlimaG BW) vom 7. Februar 2023 beinhaltet Vorgaben für die Reduzierung der Treibhausgase: Bis 2030 müssen im Verkehr die Treibhausgasemissionen um 55 Prozent im Vergleich zu 1990



KlimaG BW

sinken. 2040 soll das Land klimaneutral sein. Das gelingt nur, wenn Land und Kommunen gemeinsam die Verkehrswende vorantreiben. Die Verkehrswende umfasst dabei zwei Prozesse: Die Antriebswende, also die Umstellung der Antriebsform von fossil basierten auf klimaneutrale Kraftstoffe (z. B. E-Mobilität) sowie die Mobilitätswende, sprich die Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs durch attraktive und multimodale Mobilitätsangebote.

Daneben ist Verkehrslärm eine der größten und gleichzeitig am meisten unterschätzten Umweltbelastungen für die Menschen. Baden-Württemberg hat sich bis 2030 zum Ziel gesetzt, die Zahl der Menschen, die gesundheitskritischen Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt sind, gegenüber der Lärmkartierung 2017 um 20 Prozent zu senken. Zukünftig soll im Land niemand mehr gesundheitskritischen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt sein. Um dies zu erreichen, muss die Reduzierung des Verkehrslärms integraler Bestandteil der Mobilitätswende sein. Im neuen Instrument der Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz sind diese Themen unmittelbar miteinander verknüpft. Für die zahlreichen Städte und Gemeinden, die zudem gesetzlich zur Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (LAP) verpflichtet sind, ergeben sich dank des neuen Aktionsplans viele Synergien. Beide Verfahren können sinnvoll kombiniert und der Verwaltungsaufwand reduziert werden.

1.2 Kurzfristiges Handeln notwendig

Die ambitionierten Ziele im Klimaschutz für die kommenden Jahre machen es deutlich: Besonders wichtig sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die gleichzeitig sehr wirksam für den Klimaschutz sind. Bei (verkehrs-) planerischen Prozessen ist die zeitliche Perspektive für die Umsetzung jedoch eher langfristig – statt in wenigen Jahren wird hier häufig in Jahrzehnten gedacht.

Baden-württembergische Kommunen sind gemäß § 28 KlimaG BW angehalten, Klimamobilitätspläne zu erstellen. So sollen Gemeinden, Städte und Landkreise ihre Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor senken. Die Erarbeitung dieser Klimamobilitätspläne stellt jedoch vor allem kleine und mittlere Kommunen aufgrund fehlender Ressourcen und unzureichender Zuständigkeiten vor Herausforderungen.

Hier setzt der Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz an: Er ist ein Instrument für eine integrierte, klima- und lärmschutzorientierte Verkehrsplanung, das sich insbesondere an kleine und mittlere Kommunen mit bis zu 50.000 Einwohner:innen des Landes Baden-Württemberg richtet. In einem kompakten, zielgerichteten Verfahren werden wirkungsvolle Maßnahmen entwickelt und zur Umsetzung gebracht, die zeitnah zum Klima- und Lärmschutz beitragen. Das Ziel ist es, innerhalb von 9 bis 12 Monaten einen Aktionsplan aufzustellen, um ggf. weitere Untersuchungen anzustoßen und schnell mit der Umsetzung zu starten. Dazu müssen im (Verwaltungs-) Handeln und bei der Aufstellung eines Aktionsplans neue Wege beschritten werden. Nun gilt es, zügig besonders wirksame Maßnahmen anzugehen, dabei personelle und finanzielle Ressourcen bereitzustellen, Prozesse und Strukturen effizienter zu gestalten und vor allem konsequent die Umsetzung voranzutreiben. Mit gutem Plan zu mehr Aktion: Das ist die Botschaft des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz!

Der Aktionsplan ergänzt damit das bereits bestehende Instrument des Klimamobilitätsplans, dessen Erarbeitung für Kommunen mit über 50.000 Einwohner:innen und in Landkreisen anzustreben ist, um die Betrachtungen der Verflechtungsräume abdecken zu können. Existiert für den zugehörigen Landkreis ein Klimamobilitätsplan oder wird dieser aktuell erstellt, sollten sich der Landkreis und die jeweilige Kommune frühzeitig austauschen, um Schnittstellen abzustimmen und Synergieeffekte zu nutzen. Hierbei sollten die Koordinator:innen für Mobilität und Klimaschutz der Landkreise eingebunden werden, um die Kommunen zu unterstützen.

Zu den Aufgaben der Koordinator:innen für Mobilität und Klimaschutz gehören (nach § 29 KlimaG BW) explizit die Beratung und Unterstützung kleinerer kreisangehöriger Kommunen zu den Klimamobilitätsplänen, den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz und den Lärmaktionsplänen.



1.3 Der Aktionsplan im Kontext bestehender Planungsinstrumente

Der Aktionsplan fügt sich in die bestehende Planungslandschaft ein und ergänzt das vorhandene Instrumentarium, wie Abbildung 1 zeigt. Im Folgenden werden ausgewählte Planwerke kurz erläutert sowie die Zusammenhänge zwischen diesen Plänen und der Bezug zum Aktionsplan dargestellt.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Bei einem **VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN** handelt es sich um einen strategischen Plan, der auch einen umsetzungsorientierten Maßnahmenplan umfasst. Mit einer ausgewogenen Entwicklung aller maßgeblichen Verkehrsträger soll der Verkehrsentwicklungsplan zum Erhalt qualitativ hochwertiger Lebens- und Mobilitätsverhältnisse und einer prosperierenden Wirtschaft beitragen, für gute Erreichbarkeiten sorgen, Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastungen reduzieren sowie Mobilitätsteilhabe für alle sichern. Dafür ist die Kooperation zwischen verschiedenen Regierungsebenen und zuständigen Behörden sowie ein transparentes und partizipatorisches Vorgehen, das alle maßgeblichen Akteure einbezieht, unerlässlich. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan wird regelmäßig anhand von Indikatoren geprüft sowie durch ein Qualitätsmanagement abgesichert.



Verkehrsentwicklungsplan

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

Dem deutschen Verkehrsentwicklungsplan entspricht auf europäischer Ebene bzw. im englischen Sprachraum der **SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN**. Dieser ist ebenfalls ein strategischer Plan, der darauf abzielt, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und ihrer Umgebung zu befriedigen und so eine bessere Lebensqualität zu erreichen. Er baut auf bestehenden Planungspraktiken auf und berücksichtigt gebührend die Grundsätze



Sustainable Urban Mobility Plan

der Integration, Partizipation und Bewertung. SUMPs wurden entwickelt, um verkehrsbezogene Probleme in städtischen Gebieten effizienter anzugehen. Sie sind strukturierte Prozesse, bei denen Visionen erstellt, Ziele und Vorgaben festgelegt, Richtlinien und Maßnahmen ausgewählt werden und aktive Kommunikation, Überwachung und Bewertung stattfinden. Die Anforderungen an einen SUMP werden auf europäischer Ebene in Guidelines festgelegt. Mit dem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz können kleinere Kommunen ihre Verkehrsplanung ganzheitlich und an den SUMP-Prozess angelehnt aufstellen.

Klimamobilitätsplan (KMP)



Klima-
mobilitätsplan

KLIMAMOBILITÄTSPLÄNE sind im § 28 des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes von Baden-Württemberg (KlimaG BW) verankert und ebenfalls an den SUMP-Prozess angelehnt bzw. qualifizieren sich selbst als SUMP. Auch in ihnen werden Vorhaben und Maßnahmen festgelegt, die zu einer dauerhaften und deutlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor führen sollen. Eine Strategie für Monitoring und Umsetzungsmanagement erleichtert die Umsetzung der im Plan enthaltenen Maßnahmen sowie die Erfolgskontrolle im Hinblick auf die angestrebte Emissionsminderung. Die Maßnahmen eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz der Kommune(n) werden dabei auch im Klimamobilitätsplan des Landkreises berücksichtigt. Im Gegenzug kann ein Klimamobilitätsplan des Landkreises die Erstellung des Aktionsplans während der Maßnahmenarbeit und -prüfung unterstützen. Beide Planungsinstrumente wirken so ineinander.

Lärmaktionsplan (LAP)



Lärmaktionsplan

LÄRMAKTIONSPLÄNE sind von allen Gemeinden aufzustellen, die durch die Umgebungslärmkartierung erfasst sind. Ist eine Gemeinde zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet, bietet es sich an, die erforderlichen Schritte mit dem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu kombinieren. So können Synergieeffekte genutzt und Ressourcen in der Verwaltung effizient eingesetzt werden. Auch wenn vor Ort aufgrund bereits umgesetzter Lärmaktionspläne oder nur geringer Lärmbelastungen eine vereinfachte Lärmaktionsplanung möglich ist, kann die Erarbeitung eines integrierten Planes vorteilhaft sein.

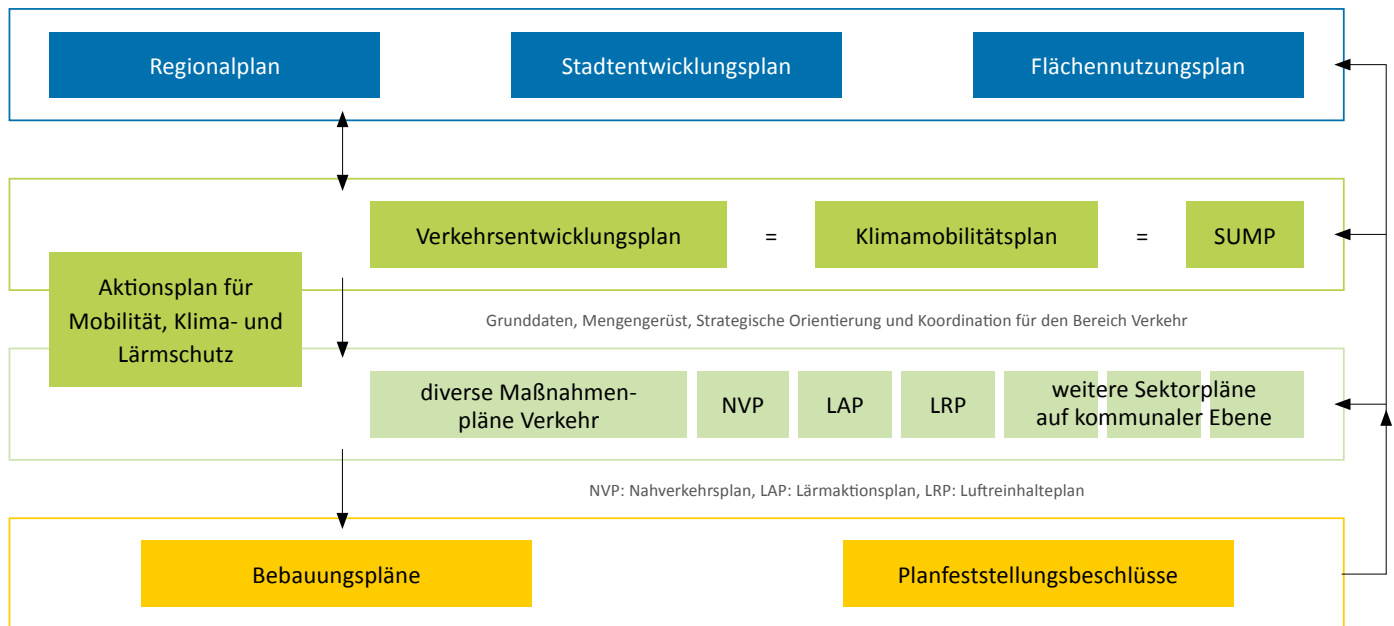


Abbildung 1: Der Aktionsplan im Kontext bestehender Planungsinstrumente, in Anlehnung an: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2013.

1.4 Ein Aktionsplan, der den Unterschied macht

Das vorliegende Dokument stellt einen Leitfaden für die Verwaltungsarbeit dar und beinhaltet einen Katalog mit zwölf wirksamen Maßnahmensets für die Verkehrswende in kleinen und mittleren Städten und Gemeinden – anwendbar auch bei begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen. Die Ausgestaltung des Aktionsplans soll so flexibel sein, dass einerseits auf neue Entwicklungen und Rahmenbedingungen reagiert werden kann, andererseits aber auch örtliche Besonderheiten und Herausforderungen aufgegriffen werden können. Somit stehen nicht nur der Klima- und Lärmschutz im Fokus, sondern auch die Lösung der jeweiligen verkehrlichen Herausforderungen in der Kommune.

Wer nur mit einer oder wenigen Maßnahmen im Aktionsplan starten möchte, macht den ersten Schritt in die richtige Richtung. Das kann und sollte aber nur der Anfang weiterer Schritte auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft sein. Sich als Kommune für die Verkehrswende und den Klimaschutz einzusetzen heißt, dass viele oder im Idealfall gar alle Maßnahmensets engagiert angegangen und zügig umgesetzt werden.

Als Modellkommune erarbeitete die Stadt Ditzingen parallel zur Erstellung des Leitfadens den ersten Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz. Ditzingen grenzt im Nordwesten an die Landeshauptstadt Stuttgart und gehört mit rund 25.000 Einwohner:innen zur Zielgruppe des Instruments. Die Erkenntnisse der prozessbegleitenden Bearbeitung sind in den vorliegenden Leitfaden eingeflossen. Gleichzeitig hat sich das Instrument Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz weiterentwickelt, so dass der Aktionsplan der Stadt Ditzingen teilweise vom vorliegenden Leitfaden abweicht.



Kompetenznetz
Klima Mobil

Unterstützung bei der Erstellung deines Aktionsplans bekommst du von meinen Kolleg:innen beim **KOMPETENZNETZ KLIMA MOBIL**. Sie beraten dich und deine Kommune, bieten landesweit vielfältige Services an oder vermitteln dich an die zuständigen Stellen und Ansprechpartner:innen. Das Kompetenznetz ist damit die zentrale Anlaufstelle für Kommunen für alle Fragen zum Klimaschutz im Verkehr!



1.5 OHNE oder MIT formeller Lärmaktionsplanung?

Für die Erarbeitung eines Aktionsplans gibt es zwei Möglichkeiten. Entscheidend ist, ob die Kommune zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG verpflichtet ist.



Umgebungs-lärm-
kartierung

Ist die Kommune durch die **UMGEBUNGSLÄRMKARTIERUNG** erfasst und somit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG verpflichtet?



NEIN

der „einfache“ Aktionsplan

Du möchtest einen „einfachen“ Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ohne formelle Lärmaktionsplanung erarbeiten? Dann folgst du am besten einfach dem Leitfaden und meinen Hinweisen!



JA

der Aktionsplan kombiniert mit einem Lärmaktionsplan



Kooperationserlass-
Lärmaktionsplanung

Wenn als Teil des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz ein Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG erarbeitet werden soll, dann ist zusätzlich auf die GRÜN hinterlegten Hinweise mit dem Kopfhörer-Symbol zu achten. Sie zeigen, wo und wie die Lärmaktionsplanung eingebunden wird! Außerdem wird darauf hingewiesen, wenn ergänzend der **KOOPERATIONSERLASS-LÄRMAKTIONSPLANUNG** hinzugezogen werden sollte, um die formellen Anforderungen an die Lärmaktionsplanung zu erfüllen.



In der aktuellen vierten Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Erarbeitung der Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2024 erforderlich. Zu diesem Anlass hat das Verkehrsministerium Baden-Württembergs eine Neufassung des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung veröffentlicht. Durch verbesserte Rahmenbedingungen soll dadurch eine Verwaltungsvereinfachung und eine Beschleunigung der Lärmaktionsplanung ermöglicht werden.



Weil die Lärmaktionsplanung eine gesetzliche Aufgabe ist, müssen für einen Lärmaktionsplan zwingend die Mindestanforderungen erfüllt werden, die sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben. Dazu gehören die Mitwirkung der Öffentlichkeit (§ 47d Abs. 5 BImSchG), die fristgerechte Fertigstellung sowie die Berichterstattung über die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg an die EU-Kommission nach Abschluss der Lärmaktionsplanung. Die Anforderungen an Mindestinhalte und die spätere Berichterstattung sind bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu beachten. Um sicherzustellen, dass die Anforderungen an den Lärmaktionsplan erfüllt werden, sollte frühzeitig die Orientierung an den **LAI-HINWEISEN ZUR LÄRMAKTIONSPLANUNG** sowie an den auf den Seiten der LUBW zur **LÄRMAKTIONSPLANUNG** veröffentlichten Hinweisen zur Berichterstattung erfolgen.



[LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung](#)



[Lärmaktionsplanung](#)

1.6 Alles im Blick: Schritt für Schritt zum Aktionsplan

Die Erarbeitung eines Aktionsplans umfasst insgesamt fünf Phasen: Von der Vorbereitung über die Analyse, die strategische Zielsetzung und die Maßnahmenplanung bis hin zur Umsetzung und Evaluation. Im Leitfaden werden die einzelnen Phasen im Detail vorgestellt und genau erläutert, welche zentralen Punkte und Arbeitsschritte in welcher Phase zu bearbeiten bzw. zu erledigen sind. Abbildung 2 zeigt die Phasen und einzelnen Arbeitsschritte in einer Übersicht.

Im Prozess sind zudem zwei Workshops vorgesehen, die bei der Erstellung des Aktionsplans eine wichtige Rolle spielen. Am Ende der Analysephase und als Teil der Phase zur Verständigung über die strategische Zielsetzung findet der zweiteilige Workshop 1 mit Teil A und B statt. In der Phase der Maßnahmenplanung ist der Workshop 2 vorgesehen.

Ergänzt werden diese Phasen und Workshops um eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung.

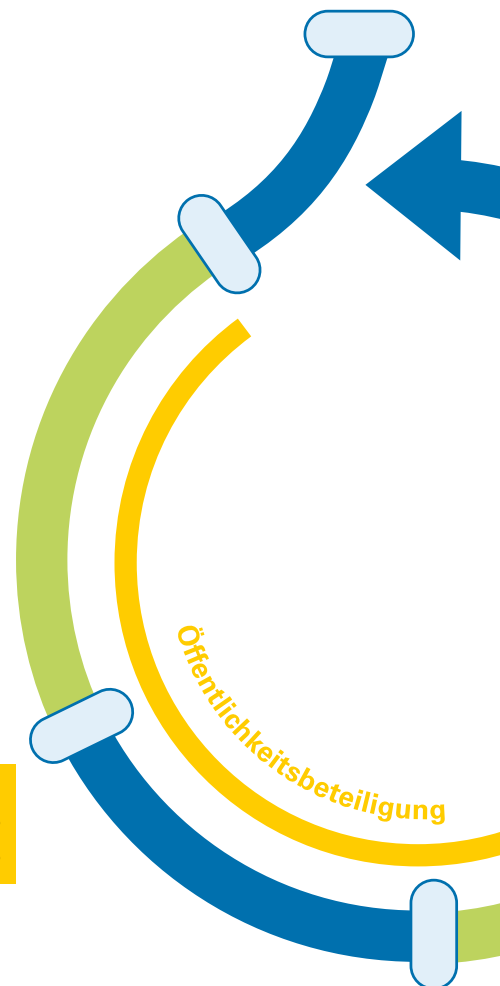
Vorbereitung (Kapitel 2)

Wer ist zuständig für die Erstellung des Aktionsplans?	☐
Wer hat die Federführung?	☐
Welche Hinweise ergeben sich aus der Checkliste 1 für unsere Kommune?	☐
Ist der politische Beschluss zur Erstellung des Aktionsplans gefasst?	☐
Welche Personen aus der Verwaltung sind für den Prozess wichtig (Steuerungsgruppe)?	☐
Wird ein Gutachterbüro benötigt, das den Prozess fachlich begleitet?	☐
Was muss Bestandteil der Leistungsbeschreibung sein?	☐
Welche Fördermöglichkeiten gibt es und kommen diese in Frage?	☐

Analyse (Kapitel 3)

Wie stellt sich die Ausgangssituation in unserer Kommune dar? Was sind die Ergebnisse der Checkliste 2?	☐
Welche lokalen Besonderheiten und Probleme ergeben sich aus der Ortsbegehung?	☐
Welche Daten, Materialien und Konzepte liegen vor, die für den Aktionsplan von Bedeutung sind?	☐
Welche Stärken und Schwächen gibt es in unserer Kommune? Was sind Herausforderungen für die Zukunft?	☐
Sind die Ergebnisse in Faktenblättern und Karten festgehalten?	☐
Welche Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe ergeben sich für unsere Kommune nach den Rückmeldungen zu Workshop 1 - Teil A?	☐

Workshop 1
Teil A: Wo stehen wir?
Teil B: Wohin soll es gehen?



Strategische Zielsetzung (Kapitel 4)

Welche bereits bestehenden Ziele, Konzepte und Strategien im Verkehr sollten berücksichtigt werden?	☐
Welche Indikatoren nutzen wir, um die Zielerreichung messen zu können?	☐
Welche weiteren Ziele wurden im Workshop 1 - Teil B definiert?	☐

Abbildung 2: Ablauf zur Erstellung eines Aktionsplans

Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 7)

Wie werden die politischen Akteure fortlaufend in den Prozess eingebunden?	☐
Wer konzipiert, organisiert und führt die Workshops durch?	☐
Wer ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig?	☐

Umsetzung und Evaluation (Kapitel 6)

Wer übernimmt die Gesamtkoordinierung der Maßnahmenumsetzung und hat den Hut auf?	☐
Wer ist im Einzelnen für die Umsetzung welcher Maßnahme zuständig?	☐
Wer ist für die Evaluation zuständig und schreibt den Evaluationsbericht?	☐
Wer erhebt die Daten für die Indikatoren zur Evaluation?	☐
Ist der politische Beschluss zur Umsetzung des Aktionsplans gefasst?	☐

Workshop 2

Was planen wir konkret?

Maßnahmenplanung (Kapitel 5)

Welche der konkreten Maßnahmen(sets) sind für unsere Kommune besonders wichtig? Warum werden einzelne Maßnahmen(sets) nicht ausgewählt?	☐
Welche weiteren Maßnahmen nehmen wir in den Aktionsplan auf?	☐
Wie konnten die Rückmeldungen aus Workshop 2 berücksichtigt werden?	☐

Anhand der Übersicht in Abbildung 2 kannst du den Aktionsplan Schritt für Schritt erarbeiten. Zu Beginn eines Kapitels erkennst du anhand des Ablaufstrahls stets, zu welcher Arbeitsphase die Inhalte des Kapitels gehören.

Außerdem helfe ich dir dabei, keinen wichtigen Aspekt zu übersehen. Die Häkchen findest du nicht nur in der Übersicht, sondern auch an allen Stellen im Leitfaden, an denen ein Arbeitsschritt im Prozess erledigt ist und es etwas für dich abzuhaken gibt!



1.7 Überzeugt? Die Vorteile im Überblick

1. Der Aktionsplan konzentriert sich auf das **WESENTLICHE**: Dank des Leitfadens, zahlreicher Checklisten und Arbeitshilfen ist eine effiziente und zügige Bearbeitung des Themas möglich.
2. Der Aktionsplan will explizit Erkenntnisse, Maßnahmen und Zielsetzungen aus anderen Plänen und Konzepten **INTEGRIEREN**: Hier soll das Rad nicht neu erfunden, sondern auf Vorhandenem aufgebaut werden!
3. Eine Vorauswahl von zwölf klimateffektiven und lärmreduzierenden Maßnahmenets ermöglicht **SCHNELLES HANDELN**. Gleichzeitig wird durch fünf Leitlinien der Fokus auf eine **STRATEGISCHE, LANGFRISTIGE** Entwicklung gelegt.
4. Ein auf den Aktionsplan abgestimmtes Workshop- und Öffentlichkeitskonzept zielt auf das richtige Maß an **BETEILIGUNG** ab: Kommunikativ, partizipativ, einfach und gleichzeitig zielgerichtet.
5. Der Aktionsplan bietet Kommunen die Möglichkeit, Teile ihrer **LÄRMAKTIONSPLANUNG** in den Plan zu integrieren und so zahlreiche Synergien zu nutzen.



2. Es geht los!

Die Vorbereitung innerhalb der Verwaltung



Kann es losgehen? Dann auf! In diesem Kapitel erfährst du,

- wer bei der Aufstellung des Aktionsplans welche Aufgabe übernimmt,
- wie du mit der Checkliste 1 einfach und schnell in den Prozess einsteigst,
- was eine Projektskizze oder eine Leistungsbeschreibung enthalten sollte, um ggf. ein passendes Gutachterbüro zu finden,
- wie der zeitliche Ablauf aussieht und
- welche Fördermöglichkeiten es gibt.



2.1 Hauptverantwortung klären

Zu Beginn ist als zentrale Frage zu klären, wer als Hauptverantwortliche:r für die Erarbeitung des Aktionsplans zuständig ist. Wer übernimmt die Federführung in dem Prozess? Für einen erfolgreichen Prozess sollte eine Person gewählt werden, die innerhalb der Kommune ein hohes Maß an Glaubwürdigkeit und Rückendeckung erfährt.



„Wer ist zuständig für die Erstellung des Aktionsplans? Wer hat die Federführung?“

In der Regel sollte dies ein:e Mitarbeiter:in aus der Verwaltung sein mit angemessener Handlungs- und Entscheidungskompetenz, z. B. aus den Bereichen Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz, Tiefbau oder dem Hauptamt. Auch ein:e Klimaschutzmanager:in kommt als zuständige Person in Frage. Die Hauptverantwortlichen

- sind Ansprechpartner:innen für Verwaltungsmitarbeiter:innen und die Öffentlichkeit sowie ggf. das begleitende Gutachterbüro,
- sind für die Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Politik und weiterer Akteure zuständig,
- pflegen den Austausch mit dem Landkreis, um Verknüpfungen und Synergieeffekte mit einem Klimamobilitätsplan auf Kreisebene zu nutzen,
- steuern den Prozess und die jeweiligen Arbeitsschritte,
- haben die Verknüpfungen mit anderen Planwerken, Prozessen und Verfahren im Blick,
- übernehmen die Kommunikation innerhalb des Prozesses und
- steuern und begleiten die Maßnahmenumsetzung.

Die Initiative für einen Aktionsplan kann auch von außen an die Verwaltung herangetragen werden. Lokale Initiativen oder engagierte Personen können die Kommunen bei der Erstellung des Aktionsplans begleiten, unterstützen und den Prozess so voranbringen.

Zu Beginn des Prozesses sollte zwingend der Personal- und der Ressourcenbedarf für die Erstellung des Planes abgeschätzt werden. Das gilt insbesondere, wenn ein Gutachterbüro den Prozess gestaltet und unterstützt oder wenn Hilfe von außen für die Kommunikation und für die Beteiligung eingeholt wird. Die Umsetzung wird für einige Jahre Thema sein, sodass nicht nur finanzielle, sondern vor allem personelle Kapazitäten bereitstehen müssen.

Der Prozess zur Erarbeitung eines Aktionsplans ist eine anspruchsvolle Aufgabe – aber machbar. Damit alles gut läuft und eine stabile Grundlage für die Umsetzung des Plans geschaffen wird, hier einige Tipps:

1. Die für die Erstellung und Umsetzung des Plans Verantwortlichen brauchen Rücken- deckung. Klima- und Lärmschutz sind Chefsache: Bürgermeister:in und Gemeinderat müssen dahinterstehen. Ein breit getragener Aufstellungsbeschluss durch den Gemein- derat ist eine gute Grundlage.
2. Auch wenn ein externes Gutachterbüro wesentliche Aufgaben bei der inhaltlichen Erarbeitung des Aktionsplans übernimmt, gibt es zahlreiche Kernaufgaben, die Sache der Verwaltung sind: die Prozesssteuerung, die Abstimmung mit Politik, Zivilgesell- schaft und anderen Akteuren oder die Kommunikation. Dafür müssen die notwendigen Ressourcen von deiner Gemeinde bereitgestellt werden.
3. Kläre gleich zum Projektstart die Verantwortlichkeiten innerhalb der Verwaltung und halte sie am besten schriftlich fest. Der Aktionsplan ist ein Querschnittsthema – schaffe in deiner Gemeinde die dafür notwendige übergreifende Projektstruktur (Kapitel 2.4).

4. Mobilität und Verkehr machen an der Gemarkungsgrenze nicht halt: Nimm die Nachbarkommunen und den Landkreis frühzeitig mit! Auch der/die zuständige Koordinator:in für Mobilität und Klimaschutz des Landkreises (Kapitel 1.2) ist einzubinden, genau wie das zuständige Regierungspräsidium. Geeignete regelmäßige Abstimmungsformate können helfen.

5. Der Aktionsplan geht alle an: Verwaltung, Politik, Interessengruppen und Bürger:innen. Bereits der Prozess soll ein „Wir-Gefühl“ vermitteln, denn letztlich sind von den Maßnahmen alle betroffen. Daher sollte der Aktionsplan am besten auch gemeinsam entwickelt werden. Auch unkonventionelle Beteiligungsformate sollten dafür in Betracht gezogen werden (Kapitel 7.4 und 7.5).

6. Jeder Plan ist nur so gut, wie er bereits seine Umsetzung „mitdenkt“ (Kapitel 6.1). Überlege deshalb rechtzeitig, welche Ressourcen in deiner Gemeinde dafür benötigt werden und plane deren Bereitstellung – auch über die Nutzung von Förderungen (Kapitel 2.6).



2.2 Checkliste 1

Als Einstieg in das Thema und den Prozess dient die **CHECKLISTE 1**. Mit Hilfe der Fragen gewinnen die Verantwortlichen einen schnellen, ersten Eindruck der aktuellen Situation. Die Checkliste soll motivieren und die Beteiligten aktivieren. Zudem soll sie Hinweise geben, ob der Aktionsplan als Instrument richtig gewählt ist oder ob ggf. ein weiteres oder anderes Instrument für die jeweiligen Bedürfnisse sinnvoll ist. Zielgruppen sind die Fachverwaltungen, Gemeinderäte und kommunale Entscheider:innen.

Die ausgefüllte Checkliste 1 eignet sich gut als Grundlage für ein erstes Gespräch mit dem Kompetenznetz Klima Mobil!

Auch für ein begleitendes Gutachterbüro sind die Antworten der Checkliste 1 von Interesse, da es dadurch Hinweise auf erste inhaltliche Schwerpunkte, besondere Schwierigkeiten und Herausforderungen und zur konkreten Planung des Prozesses bekommt. Dazu mehr in Kapitel 2.5!



Serviceunterlagen
zum Aktionsplan



„Welche Hinweise ergeben sich aus der Checkliste 1 für unsere Kommune?“

Mit der Checkliste 1 werden in der Vorbereitung die wichtigsten Fragen zur Lärmaktionsplanung adressiert: Ob das Gemeindegebiet lärmbelastete Bereiche der aktuellen Umgebungslärmkartierung aufweist und wie viele Menschen vom Lärm betroffen sind. Wenn die Lärmkartierung das Gemeindegebiet erfasst, ist die Erstellung oder Fortschreibung eines Lärmaktionsplans erforderlich. Weitere Hinweise zur Erforderlichkeit einer Lärmaktionsplanung liefern die Kapitel 1.3 und 1.4 des Kooperationserlasses.



Es ist nun die Überlegung anzustellen, ob die Ausarbeitung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz gleichzeitig dazu genutzt werden soll, einen Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG aufzustellen. Das ermöglicht die Nutzung vieler Synergien, bedeutet jedoch auch, dass einige formale gesetzliche Vorgaben für die Lärmaktionsplanung zu beachten sind.



„Ist der politische Beschluss zur Erstellung des Aktionsplans gefasst?“



Servicematerialien
zum Aktionsplan

2.3 Startschuss für den Aktionsplan

Bevor es so richtig losgehen kann, muss der Gemeinderat die Aufstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz beschließen. Für die **BESCHLUSSVORLAGE** steht ein Muster zur Verfügung. Soll zugleich ein Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG aufgestellt werden, sollte dies ebenfalls Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses sein oder zeitgleich separat beschlossen werden.

Die politischen Entscheidungsträger:innen müssen demnach sehr frühzeitig informiert und eingebunden werden, um Rückendeckung für den Prozess insgesamt, aber ebenso für spätere Maßnahmen und Entscheidungen zu bekommen (Kapitel 7.2).



„Welche Personen aus der Verwaltung sind für den Prozess wichtig (Steuerungsgruppe)?“

2.4 Steuerung des Prozesses

Wenn feststeht, dass ein Aktionsplan erstellt werden soll, bilden die Verantwortlichen zeitnah idealerweise eine Steuerungsgruppe. Die Steuerungsgruppe bereitet die Inhalte, Schwerpunkte und Themen für den Aktionsplan vor. Sie sollte (in Abhängigkeit von der Größe der Kommune) aus verantwortlichen Personen aus der Verwaltung aus den Bereichen Verkehr, Klima- und Lärmschutz und Stadtplanung bestehen; ergänzt um Vertreter:innen der ÖPNV-Aufgabenträger, der Straßenverkehrsbehörde und des Kreises.

Wenn die Hauptverantwortung nicht direkt bei der Verwaltungsspitze oder dem/der Bürgermeister:in liegt, solltest du diese/n zwingend und fortlaufend, am besten als Mitglied der Steuerungsgruppe, in den Prozess einbinden. Je mehr Rückendeckung „von oben“, desto mehr Aussicht auf Erfolg!

Überlege dir außerdem gut, wie du die Steuerungsgruppe aufstellst. Einige Personen brauchst du als Expert:innen ihres Fachs, andere vielleicht aus strategischen Gründen. Achte darauf, dass es nicht zu viele Personen werden, damit ihr arbeitsfähig bleibt. Laut Studien erzielt eine Arbeitsgruppe mit fünf bis acht Personen die besten Ergebnisse.



Gleichzeitig sollten die Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit erhalten, sich frühzeitig und sachlich fundiert in das Verfahren einzubringen. Häufig liegt die Umsetzung von Maßnahmen in der Zuständigkeit von Fachbehörden. Daher ist es wichtig, diese bei der Erarbeitung der Maßnahmen, von denen sie betroffen sind, frühzeitig eng einzubinden. Auf dieser Grundlage können die Fachbehörden bei der Konzeptionierung der Maßnahmen mitwirken sowie nach dem Beschluss der Gemeinde über den Aktionsplan die von ihnen umzusetzenden Maßnahmen rasch realisieren.

Sinnvoll ist es, die Steuerungsgruppe zu einem sehr frühen Zeitpunkt zu einem Auftakttreffen einzuladen. Bei diesem Treffen sollte über den Aktionsplan als Instrument, den zeitlichen Ablauf, mögliche Inhalte und bereits vorhandene Pläne berichtet werden. So kommen die wichtigen Akteure zusammen und es entstehen frühzeitig Strukturen für die interne Kommunikation des Prozesses.

Schon zu diesem Zeitpunkt sollte eine erste Sammlung erfolgen, welche Konzepte, Daten und Materialien für den Aktionsplan inhaltlich von Bedeutung sind. Sie können wichtig für die Auswahl der Akteure, für die Ausschreibung und die Frage sein, was mit dem Aktionsplan bezweckt wird.

2.5 Professionelle Unterstützung

Wenn es verwaltungsintern nicht ausreichend Ressourcen gibt, wird empfohlen, den Prozess durch ein professionelles Gutachterbüro begleiten und den Aktionsplan inhaltlich durch das Büro erarbeiten zu lassen. Das Büro kann die Kommune dabei mit fundiertem Fach- und Methodenwissen unterstützen. Grundsätzlich ist die Erarbeitung auch ohne ein begleitendes Büro möglich, dann müssen jedoch ausreichend personelle und zeitliche Kapazitäten innerhalb der Verwaltung für die Erarbeitung des Aktionsplans bereitgestellt werden.



„Wird ein Gutachterbüro benötigt, das den Prozess fachlich begleitet?“



„Was muss
Bestandteil
der Leistungs-
beschreibung
sein?“



Servicematerialien
zum Aktionsplan

Um die Erstellung eines Aktionsplans auszuschreiben, benötigt die Kommune eine Leistungsbeschreibung. Diese sollte sich inhaltlich an den Kapiteln und Inhalten des vorliegenden Leitfadens orientieren (Analyse, strategische Zielsetzung, Maßnahmenplanung, Umsetzung und Evaluation, Beteiligung der Öffentlichkeit). Zudem sollte in der Leistungsbeschreibung bereits ein Überblick darüber gegeben werden, welche Daten und Konzepte (z. B. aus Checkliste 1) möglicherweise vorliegen. Auf diese kann das Gutachterbüro in der Bestandsanalyse zurückgreifen. Als Hilfestellung gibt es eine **MUSTERLEISTUNGSBESCHREIBUNG**, die als Orientierung für die eigene Leistungsbeschreibung dienen kann.

Es ist zu beachten, dass nicht alle Gutachterbüros gleichzeitig über ausreichende fachplanerische sowie eigene Beteiligungs-, Moderations- und Kommunikationsexpertise verfügen, sodass eine Bildung von Konsortien zugelassen wird. Bei kleineren Kommunen kann es sich sogar anbieten, sich mit anderen Kommunen zusammen zu tun und einen gemeinsamen Aktionsplan aufzustellen.

Nach der Ausschreibung muss die Kommune auf Basis der Angebote ein Büro auswählen. Es ist sinnvoll, dass sich der/die Initiator:in frühzeitig mit der jeweiligen Vergabestelle in Verbindung setzt. Folgende Kriterien könnten dabei berücksichtigt werden:

- Qualität der Inhalte (mindestens so hoch gewichten wie den Preis)
- Preis des Angebots
- Projektteam
- Erfahrungshintergrund des Büros
- Präsentation/Bürovorstellung

Bei der Auswahl eines Büros seitens der Kommunalverwaltung ist eine Bürovorstellung mit Präsentation vor Ort hilfreich für die Entscheidung. Idealerweise wird die Vorstellung innerhalb der Steuerungsgruppe vorgenommen. Diese kann sich so einerseits einen persönlichen Eindruck von dem Büro machen; andererseits können offene Fragen zum Angebot geklärt werden. Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, ist es ratsam, den Büros jeweils einen festen Zeitrahmen für die Präsentation zu geben. Wichtig ist, ob die Projektleitung die im Angebot aufgeführten Arbeitsbausteine schlüssig vorstellt und angemessen auf Rückfragen eingeht. Auch sollte bei der Auswahl des Büros darauf geachtet werden, dass die Projektleitung entsprechende Erfahrungen und zeitliche Ressourcen mitbringt und welchen Eindruck die Personen vermitteln, die die Beteiligung durchführen.

Ein Aktionsplan soll vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimaschutzes ein kurzfristiges Ergebnis liefern. Deshalb wird für die Erarbeitung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz eine kurze Laufzeit von ca. 9 bis 12 Monaten ab Auftragsvergabe an das externe Gutachterbüro zugrunde gelegt. Abbildung 3 zeigt einen exemplarischen zeitlichen Ablaufplan für die Erarbeitung des einfachen Aktionsplans.

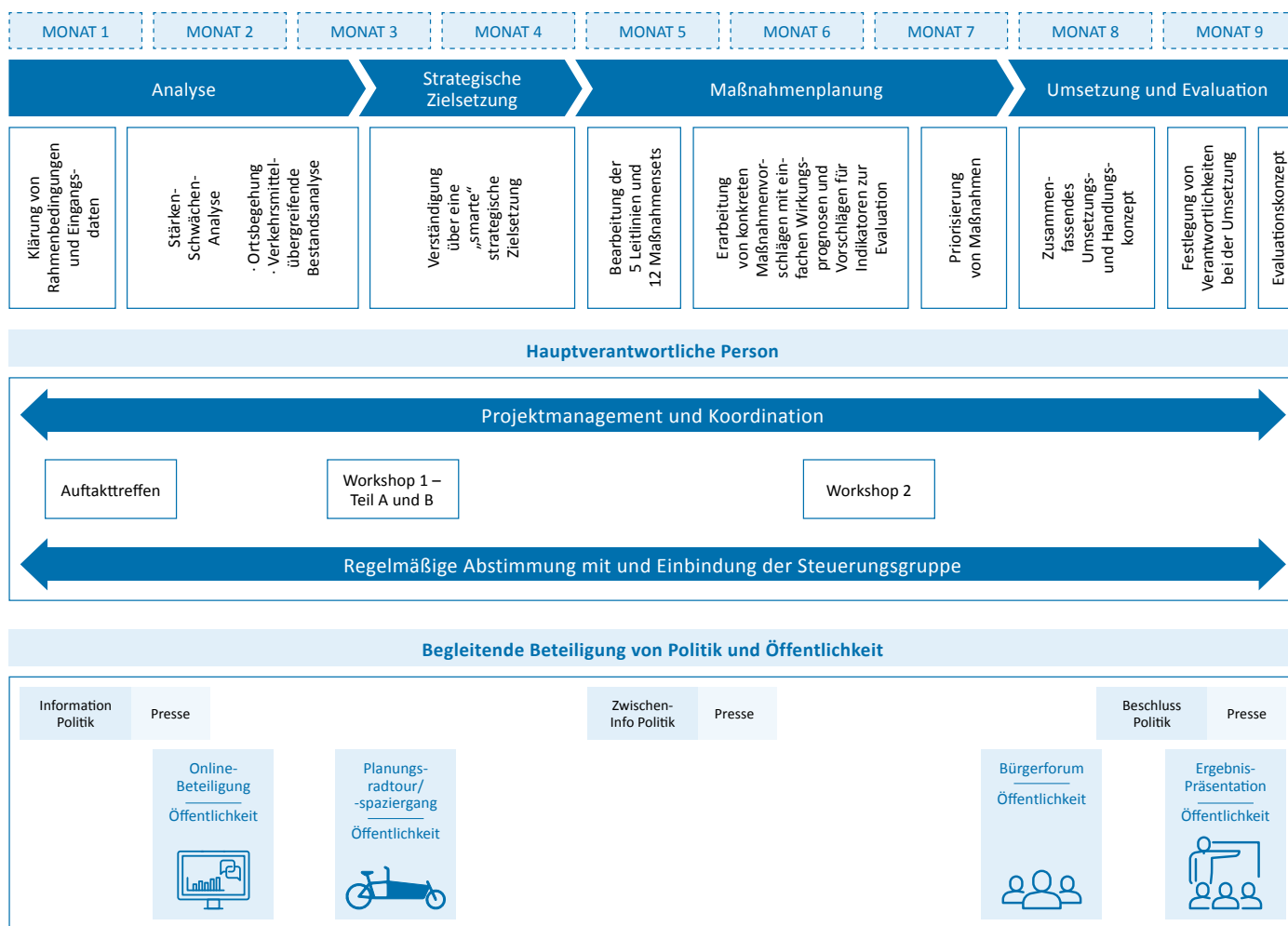


Abbildung 3: Exemplarischer zeitlicher Ablauf zur Erarbeitung eines Aktionsplans

Wird die einleitend erläuterte Möglichkeit genutzt, den Aktionsplan mit der Erstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG zu kombinieren, ist der Ablaufplan entsprechend zu erweitern. Für einen Lärmaktionsplan ist beispielsweise die Beteiligung zum Ende der Maßnahmenplanung um die Offenlage des Entwurfs für die Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange hinzuzufügen.



„Welche Fördermöglichkeiten gibt es und kommen diese in Frage?“



Förderung Qualifizierter Fachkonzepte

2.6 Förderung durch das Land Baden-Württemberg

Unbedingt vor einer möglichen Beauftragung eines professionellen Gutachterbüros sollte sich die Kommune mit der finanziellen Förderung des Aktionsplans befassen. Mit der **FÖRDERUNG QUALIFIZIERTER FACHKONZEPTE** unterstützt das Land Baden-Württemberg Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hier kann auch die Erstellung eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz durch externe Dienstleister mit bis zu 75 Prozent der Kosten (bis zum Jahr 2024) gefördert werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass – sofern auch gleichzeitig ein Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG erstellt wird – dieser Teil als gesetzliche Pflichtaufgabe der Kommunen nicht förderfähig ist.

Der Förderantrag für ein qualifiziertes Fachkonzept ist beim zuständigen Regierungspräsidium einzureichen. Als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist es die Aufgabe der Regierungspräsidien, die Kommunen in Bezug auf die Förderung zu beraten und bei der Antragstellung zu unterstützen.



LGVFG

Qualifizierte Fachkonzepte sind häufig eine entscheidende Voraussetzung, damit die ausgearbeiteten Infrastrukturmaßnahmen anschließend durch das **LANDESGEMEINDEVERKEHRS-FINANZIERUNGSGESETZ (LGVFG)** gefördert werden können. Üblicherweise ist eine Förderung von max. 50 Prozent möglich – mit dem Klimabonus können besonders klimafreundliche Maßnahmen einen erhöhten Fördersatz von bis zu 75 Prozent erhalten. Die Infrastrukturmaßnahmen, die im Aktionsplan ausgearbeitet wurden, erhalten den Klimabonus jedoch nicht automatisch und es besteht kein genereller Anspruch auf Förderung, sondern die entsprechenden Fördergrundsätze und -bedingungen sind zu beachten.

Abbildung 4 zeigt vereinfacht den Ablauf bei Nutzung der beiden genannten Fördermöglichkeiten.

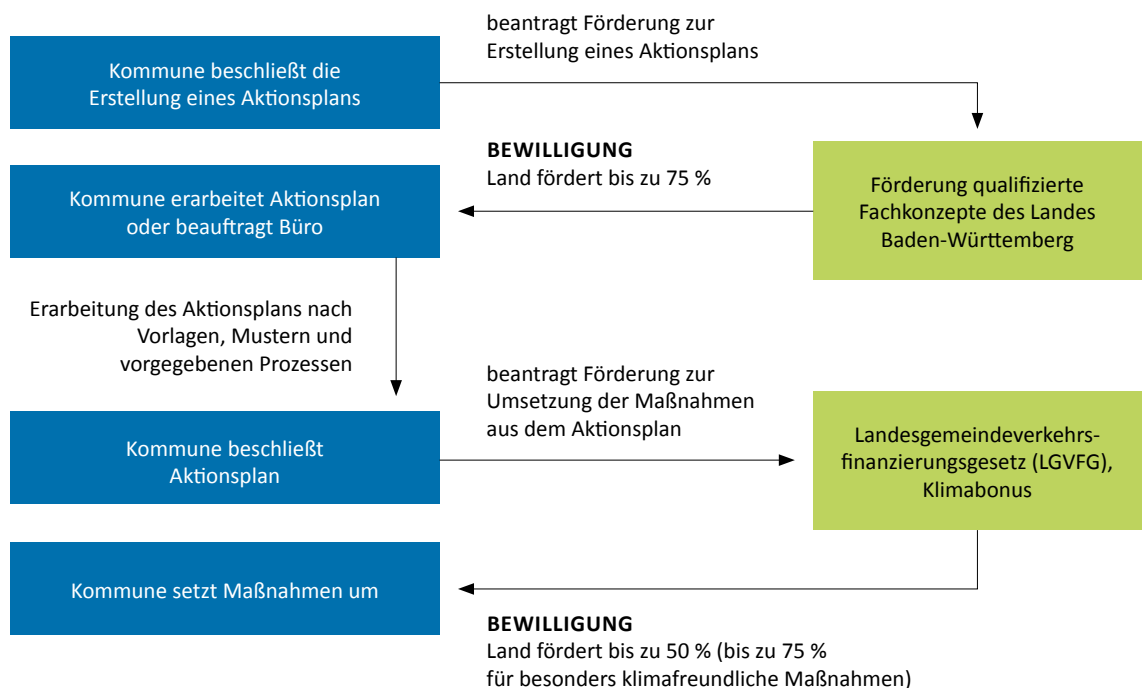


Abbildung 4: Fördermöglichkeiten eines Aktionsplans und seiner Maßnahmen (Stand: November 2023)



Förderdatenbank

Neben der Förderung qualifizierter Fachkonzepte hat das Land Baden-Württemberg zahlreiche weitere Förderprogramme. Über die **FÖRDERDATENBANK** der KEA-BW kannst du dich schnell und umfassend informieren, ob es weitere Fördermöglichkeiten für deine Kommune gibt.

Zudem unterstützen und beraten dich die Kolleg:innen der Referate 45 in den Regierungspräsidien umfassend zu allen Fragen rund um das Thema Förderung! Melde dich bei ihnen lieber frühzeitig – auch mit Blick auf eine spätere LGVFG-Förderung für mögliche Infrastrukturmaßnahmen des Aktionsplans!





3. Wo wir heute stehen.

Die gemeinsame und übergreifende Analyse



Nun geht es ins Detail: Die Analyse. In diesem Kapitel erfährst du,

- welche Arbeitsschritte für die Analyse notwendig sind,
- welche Rolle der Workshop 1 für den Aktionsplan spielt,
- wie die Ergebnisse der Analyse am Ende zusammenfließen und
- wie daraus Faktenblätter und Karten für deine Kommune werden.



Servicematerialien
zum Aktionsplan



„Was sind die
Ergebnisse der
Checkliste 2?“

3.1 Checkliste 2

Die Checkliste 1 wurde bereits in der Vorbereitungsphase ausgefüllt und diente vor allem als Einstieg in das Thema. Die **CHECKLISTE 2** stellt nun eine vertiefende Betrachtung dar. Sie sollte von dem/der Hauptverantwortlichen oder – besser noch – gemeinsam von der Steuerungsgruppe ausgefüllt werden. Die Ergebnisse der Checkliste 2 dienen als zentrale inhaltliche Grundlage für die Analyse und deren Auswertung, die als Abschluss dieser Arbeitsphase erfolgt.

In der Checkliste 2 werden Fragen zu grundlegenden Themen, insbesondere aber zu den verschiedenen Handlungsfeldern gestellt, die später sowohl in der Stärken-Schwächen-Analyse als auch in der strategischen Zielsetzung wieder auftauchen. Im Wesentlichen sind dies die folgenden Handlungsfelder:

Verkehrsträgerorientierte Handlungsfelder:

- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Kfz-Verkehr

Querschnittsorientierte Handlungsfelder:

- Lärmschutz
- Klima- und Umweltschutz
- Straßenraumgestaltung
- Verkehrssicherheit
- Inter- und Multimodalität
- Elektromobilität
- Barrierefreiheit
- Mobilitätsmanagement
- Institutionelle Struktur und Zusammenarbeit
- Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung

Die Checkliste 2 soll dir und der Steuerungsgruppe einen kompakten und möglichst vollständigen Überblick über die Ausgangslage verschaffen. Nehmt euch deshalb Zeit – aber verzettelt euch nicht! Gebt eine ehrliche Einschätzung ab – auch bei Streitthemen oder „heißen Eisen“! Kurz: Die Ergebnisse der Checkliste 2 sind wichtig, aber nicht in Stein gemeißelt.



Das Ausfüllen von wichtigen Fragen zum Thema Lärm innerhalb der Checkliste 2 liefert gleichzeitig grundlegende Informationen für die formelle Lärmaktionsplanung: Wie stellt sich die aktuelle Lärmsituation dar, wie viele Menschen sind vom Verkehrslärm betroffen und wo bestehen Lärmschwerpunkte, die es zu entschärfen gilt? Wurden in der Vergangenheit bereits Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt oder sind bereits konkrete Maßnahmen in Vorbereitung?



Je nach Ausmaß der Lärmbelastung und ggf. vorangegangenen Runden der Lärmaktionsplanung kann zwischen einer vereinfachten und einer qualifizierten Lärmaktionsplanung unterschieden werden. Weitergehende Hinweise hierzu sind in den Kapiteln 1.5.1 und 1.5.2 des Kooperationserlasses zu finden.



3.2 Ortsbegehung

„Welche lokalen Besonderheiten und Probleme ergeben sich aus der Ortsbegehung?“

Zur Ergänzung der Checkliste 2 findet eine Ortsbegehung in der Kommune statt. Was konkret Gegenstand der Ortsbegehung ist, hängt stark von der Gemeindegröße ab: Während die Ortsbegehung in einer kleinen Kommune sehr umfassend sein kann und ggf. sogar einzelne Straßenräume im Detail untersucht werden, geht es in größeren Kommunen eher darum, sich einen Gesamtüberblick zu verschaffen und sich thematisch und räumlich auf wichtige Zusammenhänge zu konzentrieren.

Eine Ortsbegehung ist insbesondere dann relevant, wenn ein Gutachterbüro den Aktionsplan erarbeitet oder wenn Personen an dem Prozess beteiligt sind, die geringe Ortskenntnisse besitzen. Sinn und Zweck einer Ortsbegehung ist es, ein Gefühl für die Kommune und ihre aktuelle Situation zu bekommen. Dabei sollte der Schwerpunkt darauf liegen, lokale Besonderheiten und Probleme aufzunehmen. Das Ziel ist nicht, eine komplette Erhebung des Gemeindegebietes vorzunehmen, sondern zielgerichtet und strukturiert vorzugehen, damit aussagekräftige Orte besucht und gemeinsam vor Ort besprochen werden. Als Orientierung können hier die Handlungsfelder der Checkliste 2 dienen. Die Ergebnisse der Checkliste 2 sollten ebenfalls Anhaltspunkte liefern, welche Themen oder Räume genauer zu betrachten sind. Die Ergebnisse der Ortsbegehung fließen dann in die Analyse der Stärken und Schwächen ein.

Bei der Ortsbegehung sollten auf jeden Fall die Verwaltung, die Steuerungsgruppe und das begleitende Gutachterbüro anwesend sein. Je nach Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, weitere Akteure einzubinden. Dies können z. B. der/die Ortsvorsteher:in, ausgewählte politische Entscheidungsträger:innen oder besondere Interessengruppen (z. B. Wirtschaft und Einzelhandel, lokale Vereine, Jugend- oder Seniorenbeirat, Verbände für Menschen mit Behinderung oder ÖPNV-Akteure) sein.

Überlege dir gemeinsam mit der Steuerungsgruppe vorher, wohin ihr bei der Ortsbegehung auf jeden Fall gehen müsst und worauf ihr verzichten könnt! Hilfreich ist es auch, unterschiedliche Perspektiven einzunehmen: Fahrt mit dem Rad, geht zu Fuß oder erlebt eure Kommune aus Sicht einer mobilitätseingeschränkten Person, etwa mit einem Rollator oder Rollstuhl!



„Welche Daten, Materialien und Konzepte liegen vor, die für den Aktionsplan von Bedeutung sind?“

3.3 Auswertung von Daten, Materialien und Konzepten

Ergänzend zu der Checkliste 2 sollten für den Aktionsplan weitere Daten, Materialien und Konzepte ausgewertet werden. Eine ausgefüllte Checkliste 2 gibt bereits erste Hinweise, welche weiteren Informationen von Bedeutung sein können.

Das sollten zum Beispiel folgende Daten sein:

- Bestehende Konzepte (z. B. Nahmobilitätskonzepte, Lärmaktionspläne, Stadt-/Gemeinde-/Dorfentwicklungskonzepte, überregionale Konzepte),
- Aktuelle Planungen (z. B. Infrastrukturmaßnahmen, Kommunikationsmaßnahmen, große Bauvorhaben im Bereich Siedlungsentwicklung/Städtebau),
- Lärmgutachten oder -erhebungen (Lärmkartierung),
- Mobilitätsbefragungen (Verkehrsmittelwahl),
- Verkehrserhebungen,
- Daten zum Parkraumangebot und zur Parkraumnachfrage,
- Unfallanalysen,
- Pendelströme,
- wichtige verkehrserzeugende Strukturen (z. B. Hochschulen, größere Arbeitgeber) zur Ermittlung von Quell- und Zielverbindungen sowie
- demografisch Daten und Prognosen.

Sofern demografische Daten nicht vorliegen, mach dir von Beginn an Gedanken zur demografischen Entwicklung in deiner Kommune: Wie entwickeln sich die Bevölkerungszahlen bis 2030? Wie ist die Arbeitsplatzentwicklung bis 2030? Gibt es weitere gewerbliche, kulturelle, touristische oder sonstige Entwicklungen, die maßgeblich das Verkehrsaufkommen in der Kommune bis 2030 beeinflussen werden?

Für die Bestandserfassung, aber auch die spätere Evaluation, können zudem **OFFENE MOBILITÄTSDATEN** hilfreich sein. Die Erschließung dieser Daten kann sogar gefördert werden.



[Offene Mobilitätsdaten](#)

Die Liste macht es bereits deutlich: Eine gründliche Analyse aller Daten wäre sehr zeitintensiv und ist in den meisten Fällen nicht zwingend erforderlich. Wichtiger ist die Entscheidung, welche Informationen tatsächlich von Interesse für den Aktionsplan sind. Denn das Ziel der Datenauswertung besteht darin, Stärken und Schwächen einer Kommune herauszuarbeiten und diese mit Daten untermauern zu können. Außerdem können hier bereits erste Ansätze für mögliche Kriterien für die Evaluation gewonnen werden (Kapitel 6.2). Bevor Daten ausgewertet oder im Einzelfall neu erhoben werden, sollte deshalb immer geprüft werden, ob nicht vorhandene Informationen eine ausreichende Grundlage bieten.



Umgebungs-
lärmkartierung

Die Grundlage für die Analyse der Lärmsituation ist die jeweils aktuelle **LÄRMKARTIERUNG** der Hauptverkehrsstraßen der LUBW. Diese umfasst Bundesfern- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 3 Mio. Kfz/Jahr. Neben grafischen Darstellungen der Lärmsituation liefert die LUBW auch Angaben zur Anzahl der lärmbelasteten Personen im Gemeindegebiet als Teil einer Belastungsstatistik. Von Bedeutung sind darüber hinaus die Ergebnisse und Erfahrungen aus ggf. vorangegangenen bestehenden Lärmaktionsplänen: Wie hat sich die Lärmsituation seitdem entwickelt, konnten Maßnahmen umgesetzt werden, bestehen weiterhin Bereiche mit Handlungsbedarf?



Wenn weitere Straßen, die nicht Teil der Lärmkartierung der LUBW sind, in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden sollen, müssen eigenständig Lärmberechnungen erstellt bzw. an ein geeignetes Fachbüro vergeben werden.

3.4 Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf



„Welche Stärken und Schwächen gibt es in unserer Kommune? Was sind Herausforderungen für die Zukunft?“

Zum Abschluss der Analyse müssen die Ergebnisse zusammengetragen und dokumentiert werden. Dazu wird eine Stärken-Schwächen-Analyse erstellt, in der die Auswertungen der Checkliste 2, der Ortsbegehung und der Daten und Konzepte zusammenfließen. Das Zusammentragen der Ergebnisse erfolgt dabei in zwei Stufen: Zunächst werden die Ergebnisse der Auswertungen für den anschließenden Workshop 1 - Teil A aufbereitet. Diese erste Ausarbeitung wird im Workshop vorgestellt, diskutiert und in der zweiten Stufe noch einmal als endgültige Version für die folgenden Arbeitsphasen überarbeitet.



„Sind die Ergebnisse in Faktenblättern und Karten festgehalten?“

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sollten sowohl für die einzelnen Verkehrsmittel als auch für die Querschnittsthemen textlich und mit Hilfe von Fotos oder ggf. Karten dokumentiert werden. Hilfreich sind hierbei Faktenblätter und Karten. Das **FAKTENBLATT** bietet eine gute Übersicht, die Stärken, Schwächen sowie den Handlungsbedarf darzustellen. Die Stärken-Schwächen-Analyse kann inhaltlich durch das Gutachterbüro erarbeitet und anschließend mit der Steuerungsgruppe diskutiert werden. Daraus entsteht im Anschluss eine übergreifende Stärken-Schwächen-Analyse, aus der der Handlungsbedarf und die Herausforderungen für die Zukunft abgeleitet werden. Sie sind die Grundlage für die spätere Entwicklung von Maßnahmen.



Servicematerialien
zum Aktionsplan

Abbildung 5 zeigt beispielhaft eine themenbezogene Stärken-Schwächen-Analyse für den Bereich Radverkehr in der Modellkommune Ditzingen.


Stärken

- + Ditzingen ist Bestandteil des RadNETzes des Landes Baden-Württemberg
- + Es gibt ein teilweise bereits realisiertes Konzept für inner- und außerörtliche Haupt- und Nebenradrouten
- + Hauptradroute zwischen Ditzingen und Hirschlanden/Schöckingen abseits der Hauptverkehrsstraßen; Hauptradroute zwischen Hirschlanden und Heimerdingen als straßenbegleitender Wirtschaftsweg
- + Die Ortsumgehungen können größtenteils planfrei gequert werden
- + Fahrradfreundliches Nebenstraßennetz, bestehend aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen – Die Anordnung von Fahrradstraßen wird geprüft
- + Es sind verschiedene Radschnellwege in die Region geplant
- + Radwegebeschilderung vorhanden
- + Es gibt zahlreiche, verschiedene Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet z.B. einfache Rahmenhalter, Fahrradboxen oder ein Abschnitt einer Parkhausbene
- + Bikesharing-Stationen von „RegioRad Stuttgart“ mit mindestens einer Station je Stadtteil und unterschiedlichen Rädern (Klassisch, Pedelecs, Lastenräder)
- + „Marketing“ der Lastenräder (z.B. LaRa und LaRs Ditzl)
- + Teilnahme Fahrradklimatest 2020
- + Teilnahme Charity Bike Cup (alle 2 Jahre) sowie jährliche Auto- und Zweiradmesse

Schwächen

- Eher geringer Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsmittelwahl
- Nur zwei E-Bike Ladestationen im gesamten Stadtgebiet
- Bewegte Topographie innerhalb Ditzingens nach Norden und insbesondere nach Heimerdingen
- Nahezu keine bzw. nur einseitige Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Ein Fahrradparkhaus am Bahnhof von Ditzingen konnte bisher nicht realisiert werden
- Zustand der ausgewiesenen Radverbindungen augenscheinlich teilweise schadhaft oder verschmutzt
- Fahrradklimatest 2020 mit der Note 3,7 abgeschlossen



Bikesharing-Station



Einseitiger Schutzstreifen entlang einer Hauptverkehrsstraße



Fahrradboxen auf der Südseite des Ditzinger Bahnhofs



Ladestation und Radabstellanlage

Gutachterliche Einschätzung des Radverkehrs in Ditzingen

Der Radverkehrsanteil ist in Ditzingen mit geschätzt ca. 10 Prozent bislang relativ gering. Relativ kurze Wege sowie die Infrastruktur bzw. das Straßen- und Radverkehrsnetz bieten Potentiale für eine steigende Radverkehrsnutzung.

Als Hemmnis wird insbesondere die teils sehr bewegte Topographie gesehen, insbesondere nach Heimerdingen sowie im nord-östlichen Ditzinger Stadtgebiet. Dementsprechend liegt ein Fokus auf der Nutzung von Pedelecs und einer entsprechenden Ladeinfrastruktur.

In allen vier Stadtteilen gibt es mindestens eine Bikesharing-Station. Neben klassischen Fahrrädern stehen Pedelecs und Lastenräder zur Verfügung. Es existieren (nur) zwei Ladestationen im gesamten Stadtgebiet. RadService-Punkte gibt es nicht.

Im gesamten Stadtgebiet existieren bereits unterschiedliche Radabstellanlagen, meistens jedoch in Form einfacher Rahmenhalter. Das Fahrradparkhaus am Ditzinger Bahnhof konnte bislang nicht realisiert werden.

Zentrale Handlungsbedarfe

- Ausbau und Unterhaltung der Radverkehrsnetzes
- Ausbau des Bikesharing-Angebots
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Fokussierung von Alltagswegen
- Mobilitätsmanagement und Schaffung einer Radkultur

Abbildung 5: Faktenblatt aus der Stärken-Schwächen-Analyse der Modellkommune Ditzingen

Wie in Abbildung 6 zu sehen, bieten Karten, auf denen unterschiedliche Verkehrsmittel (z. B. Radverkehr, ÖPNV) gemeinsam dargestellt werden, eine sehr gute Übersicht. Neben den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist es sinnvoll, in den Karten auch abzubilden, wo wesentliche Wegebeziehungen in der Kommune bestehen (z. B. zwischen einem Bahnhof und einem Schulzentrum). Wenn dies nicht auf einer gebündelten Karte möglich ist, können auch mehrere Karten erstellt werden.



Abbildung 6: Beispiel für eine Mängelkarte für einen Gesamtort

3.5 Workshop 1

Ein zentraler Baustein der Analyse ist der Workshop 1. Dieser ist als zweiteiliger Workshop konzipiert, wobei sich Teil A des Workshops mit den Ergebnissen der Analyse befasst (Kapitel 3.6), Teil B mit der strategischen Zielsetzung (Kapitel 4.2). Das Ziel von Teil A ist es, anhand der Stärken-Schwächen-Analyse sowie der Datenauswertung zentrale Herausforderungen und Handlungserfordernisse abzuleiten und diese zu diskutieren. Darauf aufbauend sollen sich in Teil B die Teilnehmenden über die strategische Zielsetzung in der Kommune verständigen, die die Grundlage für die konkrete Maßnahmenentwicklung darstellt.



Servicematerialien
zum Aktionsplan

Der Workshop 1 stellt zusammen mit einem zweiten Workshop zur konkreten Maßnahmenplanung ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsbeteiligung in dem gesamten Prozess dar. In Kapitel 7 werden die Informationen zur Durchführung des Workshops ergänzt und weitere Aspekte der Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellt. Zudem gibt es eine Vorlage für ein **EINLADUNGSSCHREIBEN** zusammen mit einem beispielhaften Ablaufplan des Workshops.

Vorgesehen ist, dass Teil A und B des Workshops 1 zeitlich sehr nah hintereinander stattfinden: Entweder an einem Tag (Vor- und Nachmittag) oder an zwei direkt aufeinander folgenden Tagen. Der Grund dafür ist zum einen, dass möglichst die gleichen Personen an beiden Workshop-Teilen teilnehmen; zum anderen, dass die Beteiligten gedanklich im Thema bleiben und ein nahtloser Übergang von der Analyse zur strategischen Zielsetzung entsteht. Sollte eine zeitnahe Abfolge von Teil A und B nicht möglich sein, können beide Workshop-Teile auch getrennt voneinander durchgeführt werden. Idealerweise sollten dann bei Teil A und B die gleichen Personen anwesend sein.

Beide Workshop-Teile zeitlich zusammenzulegen stellt hohe Anforderungen an die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops. So werden in Teil A bereits erste Ergebnisse der Analyse gezeigt, gleichzeitig soll die Diskussion noch offen für Ergänzungen, neue Anmerkungen und Anregungen sein. Dadurch können sich die Voraussetzungen für die Zielsetzung verändern, die für Teil B bereits im Vorfeld ausgearbeitet werden muss. Hier müssen sich die Verantwortlichen und Teilnehmenden während des Workshops inhaltlich flexibel zeigen, damit am Ende konstruktive und weiterführende Ergebnisse vorliegen.

Es bietet sich an, den Workshop durch Expert:innen oder (sofern beauftragt) das Gutachterbüro methodisch und inhaltlich vor- sowie nachzubereiten zu lassen. Das bedeutet, dass ein:e Expert:in den genauen Ablauf entwickelt, die Inhalte für die einzelnen Tagesordnungspunkte vorbereitet und vorstellt sowie die Veranstaltung moderiert. Außerdem müssen die Ergebnisse durch das Gutachterbüro oder die Kommune selbst aufbereitet und dokumentiert werden.

3.6 Workshop 1 – Teil A: Wo stehen wir?

In Teil A des Workshops 1 geht es darum, die aktuelle Situation der Kommune in Bezug auf die Themen Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu diskutieren und konkrete Handlungsbedarfe abzuleiten. Zunächst werden dafür die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse im Workshop vorgestellt, diskutiert und ggf. nachjustiert. Darauf aufbauend bzw. ergänzend sollten im Workshop – Teil A die folgenden Fragen beantwortet werden:

- Wo ist die Kommune bei den Themenfeldern Klimaschutz, Lärmschutz und Mobilität gut aufgestellt bzw. wo gibt es Defizite?
- Welches sind die Herausforderungen? Wo besteht Handlungsbedarf?
- Was ist bereits im Bereich des Klimaschutzes, des Lärmschutzes und der Mobilität passiert?
- Welche Ziele wurden im Bereich des Klimaschutzes, des Lärmschutzes und der Mobilität beschlossen und ggf. noch nicht erreicht?
- Woran ist ggf. die Erreichung von Zielsetzungen bzw. Umsetzung bestimmter Maßnahmen gescheitert?

Die konkreten Fragestellungen und inhaltlichen Schwerpunkte werden von dem/r Hauptverantwortlichen (sofern beauftragt gemeinsam mit dem Gutachterbüro) unter Einbindung der Steuerungsgruppe entwickelt.



„Welche Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe ergeben sich für unsere Kommune nach den Rückmeldungen zu Workshop 1 – Teil A?“

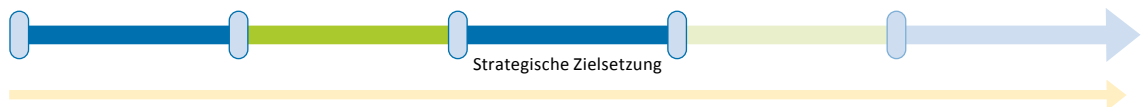
Kapitel 1.6 des Kooperationserlasses schreibt die Mitwirkung der Öffentlichkeit, der Fachbehörden und der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Lärmaktionsplanung vor. Dementsprechend sind die Synergien mit den Beteiligungsformaten des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu nutzen und das Thema Lärm zu integrieren. Beispielsweise kann bei den vorgesehenen Workshops der Teilnehmendenkreis erweitert (z. B. durch Umweltverbände) und so eine frühzeitige Beteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung realisiert werden.



Im Workshop 1 sollte geklärt werden: Wo steht die Gemeinde bei der Lärmaktionsplanung? Ist sie ihrer Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans in der Vergangenheit nachgekommen, bedarf der bestehende Plan der Überarbeitung, mit welchen Ambitionen soll die Lärmaktionsplanung erfolgen?

4. Wohin muss es gehen?

Die Verständigung über die strategische Zielsetzung



Du würdest am liebsten direkt mit den Maßnahmen starten? Verständlich! Zunächst sollte aber die Zielsetzung des Aktionsplans unter den individuellen, vorhandenen Rahmenbedingungen deiner Kommune strategisch geschärft werden.

In diesem Kapitel erfährst du,

- warum die Verständigung über die strategische Zielsetzung von zentraler Bedeutung ist und
- welchen Beitrag der Workshop 1 - Teil B dabei leistet.



„Welche bereits bestehenden Ziele, Konzepte und Strategien im Verkehr sollten berücksichtigt werden?“

4.1 Strategische Ziele

Zwischen der Stärken-Schwächen-Analyse und der Entwicklung der Maßnahmen erfolgt in der Regel als Zwischenschritt die Definition von Zielen. Im Aktionsplan stehen mit dem Klima- und Lärmschutz bereits konkrete Ziele fest und auch aus anderen übergeordneten Plänen oder Konzepten der Kommune sollten bereits Ziele oder Strategien vorliegen. Diese sollten dann im Aktionsplan berücksichtigt werden. Im Aktionsplan selbst geht es an dieser Stelle eher darum, sich und allen beteiligten Akteuren (nochmals) bewusst zu machen, wie die

Mobilität in der Kommune zukünftig gestaltet werden soll und welche Ansatzpunkte der Kommune für die Realisierung zur Verfügung stehen. Die strategische Zielsetzung nimmt also bei der Erarbeitung eines Aktionsplans eine wichtige Rolle ein und stellt die Verbindung dar zwischen

- den übergeordneten Zielen, also dem Klima- und Lärmschutz, sowie Zielen aus bestehenden Plänen und Konzepten der Kommune, des Landkreises oder der Region,
- den langfristigen Zielen, Leitlinien und Visionen für die zukünftige Mobilität in der Kommune (zu Leitlinien siehe Kapitel 5.1),
- den lokalen Herausforderungen, die als Ergebnis der Analyse identifiziert wurden, sowie den daraus abgeleiteten Handlungsbedarfen und -empfehlungen für die Kommune und
- den Maßnahmensets des Aktionsplans (Kapitel 5.1 und Anhang).

Bereits an diesem Punkt im Prozess lohnt es sich darüber nachzudenken, wie später die Zielerreichung und der Erfolg der Maßnahmen des Aktionsplans gemessen werden. Hinweise und Tipps zu möglichen Indikatoren finden sich auch im Kapitel 6.2.



„Welche Indikatoren nutzen wir, um die Zielerreichung messen zu können?“

Zu den Anforderungen an einen Lärmaktionsplan gehört auch eine grundlegende, langfristige Planung, wie die Lärmbelastung vor Ort reduziert und eine Zunahme des Lärms vermieden werden kann. Hier kann zum Beispiel auf die Flächennutzungs- und Bauleitplanung der Gemeinde verwiesen werden, die dafür Sorge trägt, den Lärmschutz adäquat zu beachten und keine neuen Lärmprobleme entstehen zu lassen.



4.2 Workshop 1 – Teil B: Wohin soll es gehen?

Während es in Teil A des Workshops 1 darum ging, die Analyseergebnisse zu diskutieren, konzentriert sich Teil B des Workshops 1 auf die strategische Zielsetzung für die anstehende Maßnahmenplanung (Kapitel 5). Fachlich sollte auch hier idealerweise ein Gutachterbüro und/oder eine versierte Moderation unterstützen.

In diesem Teil des Workshops geht es weniger um eine Diskussion der unterschiedlichen Argumente als viel mehr um eine gemeinsame strategische Orientierung und Ideensammlung für die anstehende Maßnahmenplanung. Ausgangspunkt hierfür ist der Handlungsbedarf, der in der Analyse festgestellt wurde. Diesem sollten die Ziele und Zukunftsvisionen für den Verkehr in der Kommune gegenübergestellt werden. Fragen, die in diese Diskussion einfließen können, sind:

- Welches sind neben dem Klima- und Lärmschutz die großen übergeordneten Ziele für 2030 und danach? (z. B. mit Blick auf Artenvielfalt, Luftqualität, soziale Teilhabe, Wirtschaft und Arbeitsplätze, Digitalisierung etc.)
- Welche Konzepte gibt es in der Kommune, in den Nachbarkommunen oder im Landkreis, die Einfluss auf die Mobilität und den Verkehr in der Kommune haben? Wie äußert sich dieser Einfluss und was ist zu beachten?



„Welche weiteren Ziele wurden im Workshop 1 – Teil B definiert?“

- Welche (zusätzlichen) Mobilitätsangebote sollen in 2030 in der Kommune fest etabliert sein? Welche Mobilitätsangebote sollen ausgebaut und verbessert werden?
- Wie soll der Straßenraum in Zukunft verteilt und gestaltet sein? Welchen Verkehrsteilnehmenden sollte zukünftig mehr / weniger Raum eingeräumt werden?
- Soll der Straßenraum zukünftig für Kinder und Jugendliche, Senioren oder mobilitätseingeschränkte und Menschen mit einer Sehbehinderung sicherer und attraktiver gestaltet? Wie kann die Verkehrssituation für diese Personengruppen konkret in der Kommune verbessert werden? Wo gibt es Handlungsschwerpunkte?
- Wieviel Fläche soll für den ruhenden Verkehr / Parken zur Verfügung stehen und wie soll diese ggf. bewirtschaftet werden?

Die Handlungsmöglichkeiten in Zuständigkeit deiner Kommune sind oft weit größer als gedacht. Zudem werden hoch wirksame Klimaschutzmaßnahmen nicht angegangen, weil sie bei den Bürger:innen (oft zu unrecht) unbeliebt sind.

Für die kommende Planung von Maßnahmen (und die damit verbundene Kommunikation) kann es einen deutlichen Vorteil bringen, wenn ihr euch auf positive Bezugs- oder Identifikationsobjekte einigt. Was wollt ihr mit dem Aktionsplan in der Kommune erreichen? Wie wäre es mit „Mehr Grün in der Stadt“ oder „Weniger Lärm in der Ortsdurchfahrt“ oder „Modellquartier für Elektromobilität“?



Ziel des Workshop 1 – Teil B ist es, dass vor dem Hintergrund des Handlungsbedarfs sowie unter Bearbeitung der Leitlinien und Maßnahmensets des Aktionsplans (Kapitel 5.1) eine grobe Roadmap entsteht – mit ersten Ideen und Vorschlägen für wirkungsvolle, mutige und vor allem konkrete Maßnahmen und Schritte, die zur Erreichung der Ziele führen sollen, auf die sich die Teilnehmenden im Workshop verständigt haben. Aus der Roadmap sollte auch hervorgehen, welche Maßnahmen mit welcher Priorität verfolgt und welche Kriterien (z. B. Höhe der Kosten, Dauer der Umsetzung, Grad der Wirkung) bei der Priorisierung in welcher Ausprägung berücksichtigt werden sollten.



5. Es wird konkret!

Die Planung der Maßnahmen



Jetzt geht es an die konkrete Auswahl und Planung der Maßnahmen.
In diesem Kapitel wird erläutert,

- welche Maßnahmen den größten Beitrag zum Klima- und Lärmschutz liefern,
- dass trotz schnell umsetzbarer Maßnahmen der Blick auf das große Ganze nicht fehlen darf und
- wie sichergestellt wird, dass die wirklich wichtigen Maßnahmen nicht unter den Tisch fallen.



5.1 Leitlinien und Maßnahmensets

Bei der Auswahl der Maßnahmen für einen Aktionsplan sind zwei zentrale Fragen von Bedeutung:

1. Mit welchen Maßnahmen kann eine Kommune schnell (kurz- bis mittelfristig) einen Beitrag zum Klima- und Lärmschutz leisten? → Maßnahmensets
2. Wie kann sichergestellt werden, dass sich eine Kommune auch langfristig im Sinne des Klima- und Lärmschutzes entwickelt? → Leitlinien

Abbildung 7 gibt einen Überblick über die fünf Leitlinien für die langfristige Entwicklung, mit denen sich die Kommune grundsätzlich auseinander setzen sollte, und die zwölf Maßnahmen-sets, die sich als (relativ) schnell umsetzbar und besonders wirksam für den Klima- und Lärmschutz herausgestellt haben.

LEITLINIEN



MASSNAHMENSETS

A. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte	G. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete
B. Gesünder wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere	H. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
C. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen	I. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
D. Mach mal langsam: Tempolimits	J. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
E. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement	K. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
F. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum	L. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Abbildung 7: Überblick über Leitlinien und Maßnahmensets

Auch wenn mit Blick auf den Klimaschutz vor allem schnelle Maßnahmen mit einer kurzfristigen Wirkung attraktiv scheinen: Abbildung 8 zeigt, dass die langfristige Perspektive mindestens genauso wichtig ist. Auch bei langfristigen Entscheidungen muss berücksichtigt werden, wie sich diese auf das Klima auswirken. Ansonsten besteht die Gefahr, dass langfristige Entwicklungen mit möglicherweise negativen Effekten für den Klimaschutz die kurzfristigen Erfolge wieder zunichte machen. Manche langfristigen Maßnahmen können zudem auch eine größere positive Wirkung für den Klimaschutz haben.

Anders ausgedrückt: Es ist großartig, wenn es dir gelingt, im Zentrum deiner Kommune Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Wenn gleichzeitig Fachmarktzentren auf der grünen Wiese entstehen, zu denen die Menschen mit dem Auto fahren, ist der Effekt für den Klimaschutz ganz schnell wieder verpufft. Wichtig ist also, das große Ganze im Blick zu behalten!



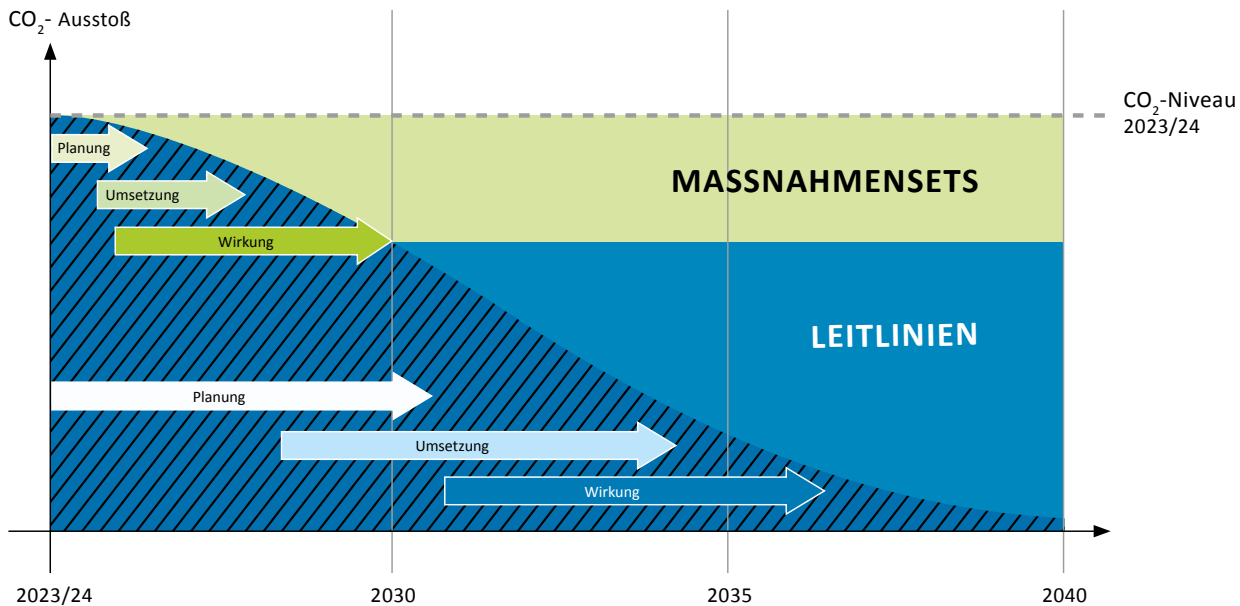


Abbildung 8: Mögliche Entwicklung des CO₂-Ausstoßes mit kurzfristigen Massnahmensets und langfristigen Leitlinien

Fünf Leitlinien

Mit den fünf Leitlinien sollen grundlegende Weichen für künftige Entwicklungen gestellt und mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahmen definiert werden. Im Aktionsplan zu thematisieren:

- Die Herstellung von durchgängigen, sicheren und komfortablen Rad- und Fußverkehrsnetzen ist eine Voraussetzung für eine nachhaltige Stärkung dieser Verkehrsarten. Hierfür sind im Aktionsplan bereits vorhandene Konzepte aufzunehmen bzw. die ggf. erforderlichen Schritte zur Entwicklung und Umsetzung dieser Netze zu definieren (z. B. Fußverkehrschecks, Erstellung eines Radverkehrskonzeptes).
- Die Herstellung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebots ist die Basis, um den ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr für Binnen- und Pendlerverkehre – auch im ländlichen Raum – zu etablieren und zu stärken. Hier sind die Anforderungen bzw. Vorschläge aus Sicht der Kommune an die Aufgabenträger (Kreis, Land) für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots zu definieren.
- Eine Neuverteilung des Straßenraums mit Reduzierung der Kfz-Verkehrsfläche sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel beinhaltet vor allem umfangreichere bauliche Maßnahmen, die aufgrund der Planungs- und Finanzaufwände nur mittel- bis langfristig (z. B. im Rahmen der Straßenunterhaltung) umgesetzt werden können.
- Mit der Steuerung der Siedlungsentwicklung werden die grundlegenden Bedingungen für eine verkehrssparsame und nahmobilitätsorientierte Mobilität geschaffen. Dabei sind vor allem entsprechende Anforderungen an die Bauleitplanung und Orts- bzw. Stadtentwicklungsplanung im Hinblick auf die weitere Wohnflächenentwicklung sowie die Standorte von Industrie-, Einzelhandels-, Bildungs-, Gewerbe-, Gesundheits-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen zu definieren.
- Für eine dauerhafte und vollständige Wirkung der übrigen Maßnahmen des Aktionsplans ist eine breite Akzeptanz und eine Änderung der Mentalität in der Bevölkerung notwendig, die dann zu einer nachhaltigen Änderung des Mobilitätsverhaltens führt. Dazu können gute Klimakommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen beitragen.

Zwölf Maßnahmensets



„Welche der konkreten Maßnahmen(sets) sind für unsere Kommune besonders wichtig?“

Warum werden einzelne Maßnahmen(sets) nicht ausgewählt?“



„Welche weiteren Maßnahmen nehmen wir in den Aktionsplan auf?“

Die zwölf Maßnahmensets sind das Ergebnis eines strukturierten und umfangreichen Abwägungsprozesses. Anhand von Erfahrungswerten von Expert:innen, Studien und Literatur sowie der Einschätzung von Verantwortlichen aus dem Land Baden-Württemberg wurde für jede einzelne Maßnahmen bewertet, wie hoch die Beträge zum Klimaschutz und zum Lärmschutz sind. Daraus wurden die Maßnahmen ausgewählt, die die größte Wirkung entfalten und kurz- bis mittelfristig (bis 2030) umsetzbar sind.

Die Kommune soll sich im Aktionsplan explizit mit den zwölf Maßnahmensets auseinandersetzen. Dabei sind die Maßnahmensets im Hinblick auf die konkreten örtlichen Verhältnisse zu bearbeiten, inhaltlich zu konkretisieren und räumlich zu verorten.

In Abbildung 9 ist der wünschenswerte Zielstandard bei Umsetzung des jeweiligen Maßnahmensets skizziert. Zu jedem Maßnahmenset findet sich im Anhang ein Steckbrief mit einer ausführlichen Erläuterung der Inhalte und der erreichbaren Wirkungen, einer Übersicht guter Beispiele und Hilfestellungen sowie Hinweisen zur Umsetzung. Aus der spezifischen Situation vor Ort sind weitere Maßnahmen, die zum Klima- und Lärmschutz beitragen, denkbar und werden begrüßt.

12 MASSNAHMENSETS

A. Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte

Der Kfz-Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird beruhigt, auch wenn er nicht verlagert werden kann. Ortsmitte sind das Zentrum des kommunalen Fuß- und Radwegenetzes. Es entstehen Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen sowie Möglichkeiten für Kommunikation und sozialen Austausch. Die Lebensqualität der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Straßenraums steht im Mittelpunkt.

B. Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere

Der Durchgangsverkehr wird auf definierten Hauptverkehrsstraßen gebündelt. In Quartieren wird der Kfz-Verkehr durch verkehrsberuhigte Bereiche, Durchfahrtsbeschränkungen und Einbahnstraßenregelungen beruhigt. Fußgänger:innen erhalten sichere und komfortable Wege. Die selbstaktive Mobilität steht im Mittelpunkt.

C. Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen

Elektrisch betriebene Fahrzeuge erhalten im öffentlichen Straßenraum (eines bestimmten Gebietes) der Kommune besondere Privilegien und dürfen z. B. auf ausgewählten Straßen bevorrechtigt fahren. Auf öffentlichen Stellflächen parken vorrangig Elektro-Fahrzeuge.

D. Mach mal langsam: Tempolimits

Wo möglich, ist Tempo 30 innerorts die Regelgeschwindigkeit – auch auf Hauptverkehrsstraßen. Um dabei den ÖPNV nicht auszubremsen, werden Kompensations- und Beschleunigungsmaßnahmen ergriffen. Bauliche Maßnahmen unterstützen die Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsregelungen.

E. Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement

Öffentliche Parkplätze werden für den Rad- und Fußverkehr, für mehr Straßengrün und neue Aufenthaltsflächen genutzt. Verbleibende öffentliche Stellflächen werden kostendeckend bewirtschaftet. Geparkt wird vorrangig auf Sammelparkplätzen, in Tiefgaragen und Parkhäusern. Der Parkraum wird wirksam überwacht.

F. Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

An Straßen und auf Plätzen verbessern zahlreiche klimaangepasste Bäume und Pflanzen das Stadtklima. Verkehrsflächen werden entsiegelt. Die Menschen genießen die grünen Oasen im Straßenraum.

G. Innehalten und Luftholen: Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

In ruhigen Gebieten laden Bänke und Ruhezone zum Verweilen ein. Der Verkehrslärm wird ferngehalten. Durch eine grüne Achse werden ruhige Gebiete für Fußgänger:innen und Radfahrende miteinander verknüpft.

H. Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen

Hochwertige und sichtbare Mobilitätsstationen verknüpfen die verschiedenen Verkehrsträger miteinander. Die Menschen kommen einfach, schnell und auch ohne eigenes Auto ans Ziel. Digitalisierung und zusätzliche Services erhöhen die Qualität und Nutzung der Mobilitätsstationen.

I. Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Für alle Elektro-Fahrzeuge stehen ausreichend Ladesäulen und -punkte an den passenden Standorten zur Verfügung. Wo es benötigt wird, ist schnellladen möglich.

J. Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

Die Radwege sind so gut ausgebaut, sicher und miteinander verbunden, dass die Menschen gern Rad fahren. Wo möglich, werden Fahrradstraßen eingerichtet, Einbahnstraßen geöffnet und Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs umgenutzt. Radfahrende können ihr Rad an überdachten Abstellanlagen sicher und komfortabel abstellen.

K. Vorfahrt fürs Klima: Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen

Fußgänger:innen und Radfahrende müssen an Ampeln nicht lange warten. Auch der ÖPNV hat an Ampeln Vorrang. Durch mögliche Zuflussdosierung und Koordinierung der Ampeln wird der vorhandene Kfz-Verkehr zügig und gleichmäßig durch die Kommune geleitet.

L. Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Ein:e Klimaschutz- oder Mobilitätsmanager:in koordiniert in der Kommune alle Belange der nachhaltigen Mobilität. Die Person sorgt dafür, dass die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten vorangetrieben wird und integrierte Lösungen gefunden werden. Sie ist innerhalb der Kommune und nach außen gut vernetzt. Mit behördlichem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement wird eine nachhaltige Mobilität in der Kommune gefördert.

Abbildung 9: Zielstandard der zwölf Maßnahmensets

5.2 Maßnahmenplanung konkret

Die zwölf Maßnahmensets sind als wesentliche Säulen eines Aktionsplans definiert. Für die konkrete Maßnahmenplanung und spätere Umsetzung sollte sich die Kommune an folgenden Schritten orientieren, damit die Realisierung von Maßnahmen später deutlich vereinfacht wird:

1. Darstellung der Ziele spezifisch nach Maßnahmenset

Im Aktionsplan muss klar hervorgehen, welche Ziele mit der Maßnahmenkonzeption / -prüfung verfolgt werden.

2. Abwägung der Maßnahmensets

Die Abwägung der Maßnahmensets erfolgt auf Basis der im Rahmen der strategischen Zielsetzung abgestimmten Kriterien und Priorisierung (vgl. Roadmap aus Workshop 1 – Teil B). Die Kommune sollte zudem dem Schema aus Abbildung 10 folgen.

3. Auswahl von Maßnahmen aus dem Maßnahmenset

Es werden alle realistischen und rechtlich möglichen Maßnahmen aufgelistet und beschrieben, die dazu beitragen, das zuvor definierte Ziel für das jeweilige Maßnahmenset zu erreichen. Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde und zuständige Träger öffentlicher Belange sind mit einzubeziehen.



Abbildung 10: Entscheidungshilfe: Wie werden die 12 Maßnahmensets bearbeitet?

Wird die Lärmaktionsplanung in den Aktionsplan integriert, kommen bei den Maßnahmensets „Mach mal langsam“ und „Innehalten und Luftholen“ Besonderheiten zum Tragen.



Bei der Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können Lärmaktionspläne eine Bindungswirkung gegenüber der für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Straßenverkehrsbehörde entfalten, wenn dem Plan ein korrektes Verfahren und ein fehlerfreier Abwägungsprozess zugrunde liegt. Deshalb muss eine konkrete Festlegung entsprechend der Hinweise im Kapitel 2.5 des Kooperationserlasses erfolgen. Wesentlich ist dabei die Beurteilung der Lärmsituation auf Grundlage von RLS-19-Berechnungen und die Abwägung und Ermessensausübung bei der Maßnahmenfestsetzung.

Darüber hinaus können im Aktionsplan identifizierte lärmarme Erholungsräume im Zuge der Lärmaktionsplanung als ruhige Gebiete festgelegt und geschützt werden. Weiterführende Hinweise zu ruhigen Gebieten befinden sich im Kooperationserlass sowie in der Broschüre des Verkehrsministeriums **RUHIGE GEBIETE – LEITFADEN LÄRMAKTIONSPLANUNG**. Werden ruhige Gebiete festgelegt, müssen bei der Berichterstattung nach Abschluss der Lärmaktionsplanung bestimmte Besonderheiten beachtet werden (vgl. Kooperationserlass Kapitel 1.6. und 1.7).



Ruhige Gebiete –
Leitfaden Lärmaktions-
planung

5.3 Anordnungs- und Umsetzungsgrundlagen

Um eine unmittelbare Realisierung der Maßnahmen zu ermöglichen, sollten im Aktionsplan bereits die verschiedenen Möglichkeiten zur Umsetzung betrachtet und die notwendigen Grundlagen geschaffen werden. Je nach Inhalt und Örtlichkeit gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Maßnahmen zu realisieren:

1. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund einer vorliegenden Gefahrenlage sowie aus Gründen des Lärmschutzes

- Anordnung aufgrund einer vorliegenden Gefahrenlage
(gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO)

Hier sollte im Aktionsplan eine ausreichende Begründung und Abwägung zur Vorbereitung der endgültigen Entscheidung der Verkehrsbehörden mit den entsprechend erforderlichen Analysen erfolgen.

- Anordnung aus Gründen des Lärmschutzes
(gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO z. B. in Verbindung mit Lärmaktionsplanung)

Bei einer integrierten Lärmaktionsplanung müssen die Begründung und Abwägung im Rahmen des Aktionsplans vorgenommen werden (s. o.). Ansonsten erfolgen sie im Lärmaktionsplan.



Servicematerialien
zum Aktionsplan

2. Rechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

- Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (gemäß § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO)

Da das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) in absehbarer Zeit reformiert und sich Rechts- und Anordnungsgrundlagen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung voraussichtlich ändern werden, wird unter den **SERVICEMATERIALIEN** schnellstmöglich eine Handreichung zur Verfügung gestellt werden.

- Einziehung gemäß § 7 StrG BW
- Realisierung über Bauleitplanung (gemäß BauGB)

3. Bauliche und organisatorische Maßnahmen

- Verwaltungsinterner Prozess (z. B. Personal für „Mobilitätsmanagement“ einstellen; Entwurfs- und Ausführungsplanung, Ausschreibung und Realisierung von Baumaßnahmen)

5.4 Neue Möglichkeiten für mehr Klimaschutz

Bei der Konzeption vieler Maßnahmen sind neben gesetzlichen Vorgaben die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) als anerkannter Stand der Technik zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass viele Regelwerke aktuell im Hinblick auf den Klimaschutz überprüft und überarbeitet werden. Bei der Maßnahmenkonzeption im Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz sollten die Möglichkeiten der „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“, Ausgabe 2022 (E Klima 22) herangezogen werden. Sie enthalten klimaschutzrelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.



E KLIMA 22

Die Steckbriefe als Anhang der **E KLIMA 22** (außerhalb der regulären FGSV-Systematik) stellen dar, welche Inhalte der Veröffentlichungen der FGSV [Regelwerke und Wissensdokumente] im Bereich Verkehr [Arbeitsgruppen Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Verkehrsmanagement] bei der Erreichung von Klimaschutzzielen helfen und dazu beitragen können, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch zu senken. Neben der Darstellung der bereits in den Regelwerken und Wissensdokumenten vorhandenen Möglichkeiten werden auch ergänzende Handlungsoptionen aufgezeigt. Sie können als Beitrag im Abwägungsprozess verwendet werden.

Werden in den Steckbriefen veränderte Anforderungen, Vorgaben und Standards für eine Weiterentwicklung der Veröffentlichungen beschrieben, so sind diese aktuell als Handlungsoptionen und nicht als „Stand der Technik“ anzusehen. Sie erlangen erst Verbindlichkeit, wenn nach den notwendigen Abstimmungen Korrekturblätter zu den bestehenden Veröffentlichungen bereitgestellt werden und/oder Überarbeitungen der Veröffentlichungen vorliegen. Weitere Anpassungen, Aktualisierungen und Neufassungen von FGSV-Veröffentlichungen werden folgen.

5.5 Was zu beachten ist!

Bei der Maßnahmenplanung gibt es einige Herausforderungen zu meistern. Die Berücksichtigung der folgenden Hinweise trägt dazu bei, dass die spätere Umsetzung der Maßnahmen möglichst reibungslos erfolgen kann.

- Eine Reihe von Maßnahmen(sets) beinhaltet Anordnungen nach der Straßenverkehrsordnung bzw. setzt diese voraus. Für diese Anordnungen bedarf es einer guten Argumentation und Abwägung. Grundlegend ist, dass die fachrechtlichen Voraussetzungen für die Maßnahme vorliegen und eine umfassende Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen erfolgt. Die zuständigen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden müssen daher (möglichst frühzeitig) im Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme. Eine frühzeitige Abstimmung gewährleistet, dass die im finalen Aktionsplan enthaltenen Maßnahmen anschließend schnell umgesetzt werden können.
- Die Erreichbarkeit von Notdiensten, Ver- und Entsorgungsfahrzeugen, dem ÖPNV oder Sharing-Angeboten muss bei allen Maßnahmen gewährleistet bleiben. Daher sollten im Rahmen der Maßnahmenkonzeption bzw. -prüfung auch frühzeitig Feuerwehr, Müllabfuhr, Verkehrsverbünde, Busunternehmer oder Anbieter von Sharing-Angeboten angehört werden.
- Maßnahmen im Verkehrsbereich stehen oft in Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen und können im Einzelfall auch unerwünschte Nebenwirkungen haben (z. B. Verkehrszunahmen auf anderen Straßen durch Ausweichverkehre). Es sollte daher immer eine Vorab-Analyse der möglichen Maßnahmenwirkungen erfolgen, um bedeutende Effekte zu identifizieren. Darauf aufbauend ist zu prüfen, inwieweit sich verstärkende Maßnahmen im Aktionsplan kombiniert werden können bzw. welche Maßnahmen ggf. zur Vermeidung oder Minimierung unerwünschter Wirkungen zusätzlich ergriffen werden können.
- Verschiedene Maßnahmen können durch die Kommune nur teilweise oder gar nicht eigenständig umgesetzt werden, weil beispielsweise übergeordnete Behörden, andere Aufgabenträger oder Privatpersonen zuständig sind (z. B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, umfangreiche ÖPNV-Maßnahmen, Elektro-Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen, Mobilitätsmanagement in Unternehmen). Den Kommunen kommt hier aber dennoch eine entscheidende Rolle zu: Sie können informieren, initiieren und koordinieren und vor allem hartnäckig „dran“ bleiben! Für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung muss diese Rolle von den Kommunen aktiv wahrgenommen werden.
- Gute Beteiligungsformate mit allen wichtigen Akteuren führen meist zu einer besseren Akzeptanz der geplanten Maßnahmen. Insbesondere sollten die wesentlichen Punkte und Argumente der maßgeblichen Interessengruppen bzw. der direkt von einer Maßnahme Betroffenen angehört und behandelt werden. Letztlich sollten wirkungsvolle und rechtlich realisierbare Maßnahmen für den Klima- und Lärmschutz auch dann umgesetzt werden, wenn sie von einzelnen Gruppierungen eventuell kritisch gesehen oder abgelehnt werden.

Allen Personen- und Interessengruppen wirst du es bei der Maßnahmenplanung am Ende vermutlich nicht recht machen können. Sei also mutig und trau dich, auch unbeliebte Maßnahmen anzugehen, wenn sie für einen erfolgreichen Klima- und Lärmschutz unverzichtbar sind!

Das Wichtigste ist, dass du die Menschen in deiner Gemeinde und die zuständigen Behörden an der Maßnahmenplanung beteiligst und am Ende jede Maßnahme ausreichend und ordentlich begründest!



5.6 Workshop 2: Was planen wir konkret?

„Wie konnten die Rückmeldungen aus Workshop 2 berücksichtigt werden?“



Servicematerialien
zum Aktionsplan

Für die Planung und Konkretisierung der Maßnahmen ist der Workshop 2 vorgesehen. Die Auswahl der Maßnahmen sollte bereits im Vorfeld erfolgen, sodass der Schwerpunkt des Workshops 2 auf der Vorstellung und Konkretisierung dieser Maßnahmen liegt. Auch für diesen Workshop gibt es eine Vorlage für ein **EINLADUNGSSCHREIBEN** zusammen mit dem beispielhaften Ablaufplan des Workshops.

Die Maßnahmen müssen für den Workshop verständlich aufbereitet werden. Hier kann auf Basis der Maßnahmensetsteckbriefe im Anhang eine Grundlage erstellt werden, die an die Teilnehmenden verschickt wird. Während des Workshops können die Informationen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen ausgestellt werden, damit sich die Teilnehmenden auch vor Ort noch informieren können. Hierfür ist vor oder während des Workshops ausreichend Zeit einzuplanen.

Auf der Tagesordnung für Workshop 2 sollten mindestens folgende Punkte stehen:

- Kurzer Input zu den Leitlinien und Maßnahmensets
- Vorstellung der vorläufigen Maßnahmenplanung
- Zeit zur Information für alle Teilnehmenden (z. B. Ausstellung)
- Zeit für offene Fragen, Wünsche oder Anregungen (im Plenum oder in Kleingruppen)
- Zusammenfassen der Ergebnisse

Die Teilnehmenden des Workshops 2 sollten möglichst die gleichen sein wie bei Workshop 1, um eine kontinuierliche Arbeit am Thema zu gewährleisten. Wurden in der Zwischenzeit neue Akteure in den Prozess eingebunden, sollten diese ebenfalls teilnehmen und vorab gut informiert werden (dazu auch Kapitel 7).

Nach der Durchführung des Workshops 2 sollten die Rückmeldungen und Ergebnisse in die Maßnahmenplanung einfließen, sodass am Ende dieser Phase eine finale Maßnahmenübersicht vorliegt.

Für Workshop 2 musst du eine gute Balance finden: Auf der einen Seite müssen die Maßnahmen konkret genug sein, damit sich die Teilnehmenden etwas darunter vorstellen können. Auf der anderen Seite muss noch ausreichend Spielraum für Veränderungen bestehen! Je nachdem, wie weit ihr in eurem Prozess seid, können auch schon erste Ideen zur Umsetzung diskutiert werden – etwa, welche Maßnahmen kurz- und mittelfristig angegangen werden sollten oder wer als zusätzlicher Akteur für bestimmte Maßnahmen in Frage käme.





6. Jetzt wird gearbeitet!

Die Umsetzung und die Evaluation



Freu dich: Du bist auf der Zielgeraden zu deinem Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz! In diesem Kapitel erfährst du,

- wie du die Umsetzung der Maßnahmen vorbereiten solltest,
- wozu es eine Evaluation braucht und wie du diese am besten anpackst und
- was zum Abschluss noch zu tun ist.



6.1 Vorbereitung zur Umsetzung des Aktionsplans



„Wer übernimmt die Gesamtkoordination der Maßnahmenumsetzung und hat den Hut auf?“

Damit die Umsetzung der geplanten Maßnahmen zeitnah begonnen werden kann, sollten die folgenden Aspekte vorab geklärt und am besten bereits im Aktionsplan schriftlich festgehalten werden:

- Wer kontrolliert die Umsetzung, Evaluierung, ggf. Maßnahmenanpassung und liefert Lösungsansätze bei Problemen? Am besten eine Person in der Verwaltung, die dann in den politischen Gremien oder in Evaluationsberichten darüber berichtet.
- Wer ist für die Dauer der Umsetzung für die Koordinierung der Maßnahmen zuständig? Wie wird die Steuerungsgruppe in Zukunft eingebunden?

- In welcher Reihenfolge werden die Maßnahmen umgesetzt bzw. angestoßen? Hierbei sollten Ressourcen effizient eingesetzt und Synergieeffekte genutzt werden.
- Wer ist für die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme zuständig? Welche Arbeitsschritte sind erforderlich? Welche Reihenfolge? Wie wird die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen finanziert bzw. finanziell gefördert?
- Wo könnten Probleme, Engpässe und Herausforderungen entstehen, die eine termingerechte Umsetzung gefährden (Risikomanagement)?
- Wo muss ggf. nachgesteuert und müssen Maßnahmen modifiziert werden? Auch Korrekturen sind Bestandteil der Umsetzung.



„Wer ist im Einzelnen für die Umsetzung welcher Maßnahme zuständig?“

Kurz und knapp formuliert muss für die Umsetzung eine Frage beantwortet werden: WER macht WAS bis WANN mit WELCHEN Mitteln?



6.2 Evaluation der Maßnahmen

Alltagstauglich, einfach und verständlich: So sollte die Evaluation des Aktionsplans in erster Linie verstanden werden. Vorab ist zu klären, wer für die Evaluation zuständig ist. Diese Person muss die Evaluation nicht alleine durchführen, aber die Federführung und Zusammenführung der Ergebnisse in die Hand nehmen. Die Zulieferung der Daten und eine fachliche Einschätzung können beispielsweise diejenigen übernehmen, die auch für die Umsetzung zuständig sind.

Eine Evaluation ist im Grunde nur die Antwort auf die Frage, ob die Maßnahmen des Aktionsplans wie geplant umgesetzt und die strategischen Ziele erreicht werden konnten. Die Evaluation betrifft für jede Maßnahme bzw. jedes Maßnahmenset also zwei Aspekte:

1. Die Umsetzung der Maßnahme: Wie weit konnte die einzelne Maßnahme zum Zeitpunkt der Evaluation umgesetzt werden? Entspricht dies den vorher formulierten Erwartungen oder besteht noch Handlungs- oder Nachsteuerungsbedarf?
2. Die Wirksamkeit der Maßnahme: Konnte mit der jeweiligen Maßnahme der beabsichtigte Effekt (u. a. Lärminderung) erreicht werden oder muss ggf. nachgesteuert werden?

Sinnvollerweise erfolgt eine Evaluation etwa alle zwei bis fünf Jahre. Eine Zwischenevaluation innerhalb dieser Zeitspanne kann allerdings sinnvoll sein, um frühzeitig Defizite zu erkennen und nachsteuern zu können.

Für eine systematische, niedrigschwellige Evaluation werden Indikatoren benötigt, mit denen der Stand der Umsetzung jeder Maßnahme und deren Wirksamkeit gemessen werden. Wichtig ist es, dass die Indikatoren mit einem vertretbaren Aufwand erhoben werden können. Zum Beispiel durch standardisierte Erhebungen, die ohnehin durchgeführt werden, oder durch Daten, die mit wenig Aufwand recherchiert werden können.



„Wer ist für die Evaluation zuständig und schreibt den Evaluationsbericht?“



„Wer erhebt die Daten für die Indikatoren zur Evaluation?“

Beispielhaftes Indikatorenset

- Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur
- Modal Split
- Einwohner:innen mit gut erreichbarer, regelmäßiger ÖPNV-Anbindung
- Verkehrsunfälle, Schwerverletzte / Tote
- Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet
- Anteil barrierefreier Bushaltestellen
- Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge
- Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation
- Anteil Bürger:innen mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung
- Reisezeiten in die Nachbarkommunen
- Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde)
- Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz
- Entwicklung der Anzahl lärmbelasteter Personen



Servicematerialien
zum Aktionsplan

Für die Evaluation kann ein standardisierter **EVALUATIONSBOGEN** genutzt werden, der für jede Maßnahme – sowohl die bereits umgesetzten als auch die in der Umsetzung befindlichen – ausgefüllt wird. Hierzu gibt es ein Muster. Als Ergebnis der Evaluation wird abschließend ein Evaluationsbericht erstellt. Dieser besteht vor allem aus den Evaluationsbögen zu den einzelnen Maßnahmen.

Bestehende Lärmaktionspläne sind regelmäßig, spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Im Lärmaktionsplan sind die Kriterien anzugeben, nach denen die Durchführung und die Ergebnisse des Lärmaktionsplans zu bewerten sind. Eine Hilfestellung für die Evaluierung von Lärmaktionsplänen liefert die Liste im Anhang IV der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.



6.3 Abschluss des Aktionsplans

„Ist der politische Beschluss zur Umsetzung des Aktionsplans gefasst?“

Damit die Verwaltung handeln kann und die Maßnahmen des Aktionsplans umgesetzt werden können, braucht es einen politischen Beschluss des Aktionsplans und seines Umsetzungskonzeptes im Gemeinderat. Für den Beschluss steht ebenfalls ein **MUSTER** zur Verfügung.

Zum Abschluss sollte es eine offizielle Vorstellung des Aktionsplans durch den/die Bürgermeister:in (oder eine Vertretung) in einem ortsüblichen Format geben – vielleicht kombiniert mit einer Feier, dass es im Klima- und Lärmschutz vorangeht. Auch sollte der beschlossene Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht werden.

Das Wichtigste ist jedoch, dass die Maßnahmenumsetzung zeitnah und konsequent (weiter) verfolgt wird. Für diese wurden in den vorigen Schritten bereits die Weichen gestellt. Ebenso für die nachfolgende Evaluation, denn Umsetzung und Wirkung müssen auch in den Jahren nach dem Beschluss stets im Auge behalten werden.

Wurde gemeinsam mit dem Aktionsplan ein integrierter Lärmaktionsplan erstellt, gehört auch hier der Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat zum Abschluss des Verfahrens. Mit dem Beschluss durch den Gemeinderat und der Bekanntmachung – z. B. durch das Einstellen des Plans auf der Homepage der Gemeinde – tritt der Lärmaktionsplan in Kraft.



Die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans muss nach dessen Verabschiedung zur Berichterstattung elektronisch an die LUBW zur Weiterleitung an die EU-Kommission übermittelt werden. Weitergehende Hinweise zur Berichterstattung aus abgeschlossenen **LÄRMAKTIONSPLÄNEN** sind auf den Seiten der LUBW zur Lärmaktionsplanung verfügbar.



[Lärmaktionsplanung](#)

Geschafft! Du bist weit gekommen und hast einen wichtigen Schritt zu mehr Klima- und Lärmschutz im Verkehr in deiner Kommune geleistet. Nun ist es wichtig, den eingeschlagenen Weg durch die geschaffene Grundlage weiter zu verfolgen und die beschlossenen Maßnahmen tatsächlich umzusetzen.

Als letzte Handlung schicke deinen fertigen Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz bitte an klimamobil@nvbw.de!





7. Gemeinsam stark.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit



Alle wollen mitreden und du fragst dich, wie das am besten geht?
In diesem Kapitel wird erläutert,

- wozu es eine Beteiligung braucht,
- welche Akteure du wann einbinden solltest und
- mit welchen Beteiligungsformaten du wen am besten erreichst.



7.1 Wozu überhaupt Beteiligung?

Die Themen Mobilität, Klima- und Lärmschutz betreffen jeden Menschen – und Veränderungen in diesen Bereichen werden sehr unterschiedlich aufgenommen. Aus diesem Grund ist es bei der Erarbeitung eines Aktionsplans wichtig, zum Mitdiskutieren und Mitgestalten anzuregen und so Akzeptanz für die spätere Umsetzung zu schaffen. Das gilt sowohl für die Politik als auch für Bürger:innen und Interessenvertretungen.

Der Prozess ist auf einen Zeitraum von 9 bis 12 Monaten angelegt, was bedeutet, dass die Beteiligung effizient und zielgerichtet erfolgen muss. Die empfohlenen Maßnahmen fügen sich deshalb in den Ablauf ein und ermöglichen eine zügige Erarbeitung des Aktionsplans.

Grundsätzlich gilt hier: Du musst das Rad nicht neu erfinden!
Denke praktisch! Nutze Synergien, indem du die Beteiligung an ohnehin vorhandene Formate, Kanäle und Veranstaltungen andockst. Nutze Wege, Prozesse und Instrumente, die sich in deiner Kommune bewährt haben.



7.2 Einbindung der politischen Akteure

Die Einbindung der Politik in die Erarbeitung des Aktionsplans findet die gesamte Bearbeitungszeit begleitend statt. Der Gemeinderat muss frühzeitig über die geplante Erstellung informiert werden. Die Information der Politik bzw. des Gemeinderates stellt sicher, dass der Prozess Rückendeckung erhält: Denn sowohl die Entscheidung zur Aufstellung eines Aktionsplans als auch der Aktionsplan selbst müssen von der Politik beschlossen werden.

Im Laufe der Erarbeitung sollte der Gemeinderat regelmäßig über den Fortschritt des Prozesses und die erarbeiteten Inhalte informiert werden. Dazu empfiehlt es sich, die (Zwischen-) Ergebnisse und Entscheidungen aus der Steuerungsgruppe regelmäßig im Gemeinderat oder dem zuständigen Ausschuss vorzustellen.



„Wie werden die politischen Akteure fortlaufend in den Prozess eingebunden?“

Ob Politiker:innen auch an den Workshops teilnehmen, solltest du vorab gut überlegen. Manchmal nutzen diese einen solchen Workshop als Forum für ihre politischen Inhalte – und andere Akteure kommen weniger zu Wort. Um den politischen Entscheidungsträger:innen aber dennoch auch einen intensiveren inhaltlichen Austausch zu ermöglichen, kann beispielsweise ein separater, zusätzlicher Workshop eingeplant werden.



7.3 Kommunikation mit der Presse

Die Erstellung des Aktionsplans kann aktiv von der Presse vor Ort begleitet werden. Dazu ist es erforderlich, den zuständigen Personen frühzeitig und regelmäßig Informationen zukommen zu lassen. Dazu gehören Informationen über den aktuellen Stand, Inhalte und (Zwischen-) Ergebnisse sowie über Termine und Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung. Dabei sollte es gelingen, ein positives Presse-Echo zu erzeugen, um zur Mitwirkung an den angebotenen Beteiligungsformaten anzuregen und die Akzeptanz für den Aktionsplan bei den Bürger:innen zu erhöhen.

7.4 Beteiligung der Hauptakteure und weiterer Interessengruppen



„Wer konzipiert, organisiert und führt die Workshops durch?“

Den Kern der Beteiligung bilden zwei Workshops: Workshop 1 findet in der Analyse- und Zielsetzungsphase statt, Workshop 2 in der Phase der Maßnahmenplanung. Idealerweise werden die Workshops 1 und 2 durch ein externes Gutachterbüro methodisch und inhaltlich vor- sowie nachbereitet. Das bedeutet, dass das Büro den genauen Ablauf entwickelt, die Inhalte für die einzelnen Tagesordnungspunkte vorbereitet und vorstellt sowie die Veranstaltung moderiert. Außerdem ist das Büro für die Erstellung einer Dokumentation und die Aufbereitung der Ergebnisse zuständig.

Um in einem kompakten Workshop gute Ergebnisse zu erzielen, muss dieser zum einen sehr gut vorbereitet werden, zum anderen strukturiert und zielgerichtet moderiert werden. Überlege dir, hier eventuell eine professionelle Moderation einzubinden – das gilt insbesondere, wenn ihr den Aktionsplan ohne Gutachterbüro erarbeitet!



In den Workshops werden zentrale Akteure informiert, eingebunden und zur Mitarbeit am Prozess eingeladen. Als Teilnehmende der Workshops werden folgende Personen(-gruppen) vorgeschlagen:

- Ggf. Fachexpert:in oder Gutachterbüro für die Durchführung und/oder Moderation,
- Steuerungsgruppe, bei Bedarf weitere Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung,
- Träger öffentlicher Belange (z. B. die Regierungspräsidien als Straßenbaulastträger bei Maßnahmen an klassifizierten Straßen),
- Vertretung von gesellschaftlichen Institutionen und Interessengruppen (u. a. Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderung, Gleichstellungsbeauftragte:r, Kinder- und Jugendbeirat, Radverkehrsverbände, Fußverkehrsverbände, Kfz-Verbände),
- Wirtschaft (z. B. lokaler Einzelhandel, einzelne Arbeitgeber),
- ggf. ausgewählte Vertretung der Politik.

Besonders wichtig ist es, nicht ausschließlich die Akteure zu den Workshops einzuladen, die sich ohnehin immer beteiligen. Eingeladen werden sollten zusätzlich auch genau die Personen- oder Interessengruppen, die im Diskurs in der Kommune allgemein eher unterrepräsentiert sind. In kleineren Kommunen kann der Workshop gezielt um einzelne Teilnehmende aus den verschiedenen Bereichen erweitert werden, da es dort nicht zwingend Institutionen für alle Interessengruppen gibt.

Als Ergänzung zu den beiden Workshops können auch weitere spezifische Beteiligungsformate für verschiedene Interessengruppen durchgeführt werden. Je nach identifiziertem Handlungsbedarf und Gegebenheiten vor Ort kann es sinnvoll sein, an bestimmten Standorten (wie z. B. Schulen oder Gewerbe-/Industriegebieten) zusätzliche Beteiligungsformate anzubieten, um lokal schnell konkrete Lösungen zu finden und die direkt Betroffenen in den Prozess einzubinden.

7.5 Beteiligung der Öffentlichkeit

Neben zentralen Akteuren, Interessensgruppen und der lokalen Politik sollten natürlich auch die Bürger:innen am Aktionsplan beteiligt werden.

Bei den Workshops kann die Beteiligung von statistisch zufällig ausgewählten Bürger:innen einen Mehrwert bringen. Mit ihrem Alltagswissen können sie vorgeschlagene Maßnahmen aus ihrem jeweiligen Blickwinkel prüfen und das Meinungsbild wird durch die Zufallsauswahl diverser. Bei komplexen oder eventuell auch strittigen Themen ermöglicht eine faire und produktive Diskussion, dass am Ende die gefundenen Lösungen von einer breiteren Mehrheit in der Kommune getragen werden.

Den Kern der Beteiligung stellen zwar die Workshops dar, doch sollte insgesamt eine gute Mischung aus Möglichkeiten zum Mitwirken und Formaten zur Information genutzt werden, um eine hohe Akzeptanz des Aktionsplans und seiner Maßnahmen zu bewirken.



„Wer ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig?“

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit gesetzlich vorgeschrieben (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist daher so zu gestalten, dass prinzipiell jede:r die Möglichkeit hat, sich einzubringen. Eingehende Stellungnahmen und Anregungen sind zu behandeln und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen zu informieren. Weitere Hinweise sind im Kapitel 1.6 des Kooperationserlasses zu finden.



Ein sinnvolles Instrument ist eine Online-Plattform, auf der zu Beginn des Prozesses während der Analysephase Mängel und auch Ideen gesammelt werden. Ein solches digitales Format eignet sich gut, um über den Prozess zu informieren und prozessbegleitend regelmäßig ein Feedback aus der Bevölkerung zu erhalten. Wenn schon Online-Plattformen bestehen, sollten diese genutzt werden. Andernfalls kann sich auch die Neuerrichtung einer solchen Plattform lohnen, um fortlaufend über diesen oder künftige Prozesse zu informieren.

Auch Kampagnenarbeit über Social Media gewinnt immer mehr an Bedeutung – gerade bei jüngeren Menschen. Dabei sollten nicht nur die reinen Informationen kommuniziert werden, sondern die Menschen durch die Einbindung in Votings, Quiz und ähnliches aktiviert werden.

Ein weiteres denkbare Format für die Beteiligung sind gemeinsame Spaziergänge oder geführte Radtouren, bei denen problembehaftete Orte aufgesucht werden, um dort gemeinsam über Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren. Möglich sind auch „Event-Veranstaltungen“, wie etwa gemeinsame kulinarische Abende, in denen bei Speis & Trank über Mobilität diskutiert werden kann.

Besonders vielversprechend ist es, die Menschen dort abzuholen, wo sie auch normalerweise Zeit verbringen. Vorhandene Formate wie etwa Wochenmärkte, (Stadt-) Feste oder andere Veranstaltungen können genutzt werden, um Informationen bereitzustellen und mit den Menschen ins Gespräch zu kommen. Zudem kann es sinnvoll sein, bewusst in Ortsteilen aktiv zu sein – etwa durch offene Ausstellungen der Ergebnisse in Gemeindezentren oder auch Infoabende in Lokalen, Wirtshäusern oder ähnlichem. Dort werden unter Umständen auch die Menschen erreicht, die sich von klassischen Beteiligungsformaten weniger angesprochen fühlen.

All diese Formate können dazu beitragen, dass die Öffentlichkeit über den Prozess stets informiert bleibt, den Prozess aktiv mitgestalten kann und sich dadurch stärker mit dem Aktionsplan und seinen Maßnahmen identifiziert. Dies ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Impressum

Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz

Ein Leitfaden für kleine und mittlere Kommunen in Baden-Württemberg

Herausgeber

Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
<https://www.klimaschutz-bewegt.de>

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
<https://vm.baden-wuerttemberg.de>

Haftungsausschluss

Die Inhalte dieses Leitfadens für Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Urheberrecht

Die durch den Herausgeber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung -Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt.

Bearbeitung

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Dr.-Ing. Michael Frehn
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

büro stadtkommunikation
Dr.-Ing. Meike Othengrafen
Plauener Straße 32
43139 Dortmund

GGR Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Johann-Georg-Straße 17
10709 Berlin

Mobilität & Verkehr – Strategie & Planung
Burkhard Horn
Große Hamburger Straße 28
10115 Berlin

Gestaltung

freischwimmer Werbeagentur GmbH, Krefeld

Unser herzlicher Dank gilt auch unserer Modellkommune Ditzingen, LK Argus für die Hinweise zur Integration der Lärmaktionsplanung, den Mitgliedern des Begleitgremiums und allen Kolleg:innen, Kommunen und den Regierungspräsidien, die durch ihre wertvollen Impulse und Feedbacks zu diesem Leitfaden beigetragen haben.

MASSNAHMENSETS**Allgemeine Erläuterungen
zu den Maßnahmenetsteckbriefen****Worum geht es?**

Hier wird das Maßnahmenset im Hinblick auf die möglichen Einzelmaßnahmen, Inhalte bzw. Bausteine konkretisiert. Welche Inhalte / Bausteine in den Aktionsplan einer Kommune konkret aufgenommen werden, ist vor dem Hintergrund der Situation vor Ort zu entscheiden. Es ist nicht erforderlich, aber durchaus möglich, alle Inhalte / Bausteine eines Maßnahmensets in den Aktionsplan aufzunehmen.

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

Unter diesem Punkt finden sich Aussagen, wie die Maßnahme im Aktionsplan einer Kommune konkretisiert und dargestellt werden kann. Weiterhin wird aufgeführt, welche Festlegungen ggf. im Aktionsplan erfolgen sollten.

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

Es wird beschrieben, welche Wirkungen mit der Maßnahme erreicht werden können. Welche der genannten Punkte in welchem Umfang erreicht werden können, hängt von der konkreten Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahme in der Kommune ab.

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

Maßnahmen im Verkehrsbereich stehen oft in Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen. Unter diesem Punkt sind zunächst diejenigen der 12 Maßnahmensets aus dem Aktionsplan-Leitfaden aufgelistet, die die Wirkung der Maßnahme verstärken können. Im Hinblick auf die Gesamtwirkung ist zu prüfen, inwieweit die verschiedenen Maßnahmen gemeinsam in den Aktionsplan aufgenommen und bei der Umsetzung miteinander verknüpft werden können.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen aufgeführt, die die Wirkung der vorliegenden Maßnahme verstärken können.

Welche Maßnahmen verringern die Wirkung?

Hier werden weitere Maßnahmen genannt, die die Wirkung der jeweils aufgeführten Maßnahme verringern können und daher besonders beachtet werden sollten.

Welche Herausforderungen können auftreten?

Auf der folgenden Seite sind allgemeine, d. h. vom jeweiligen Maßnahmenset weitgehend unabhängige Herausforderungen bei der Maßnahmenumsetzung dargestellt. Ergänzend dazu werden unter diesem Punkt spezifische Herausforderungen aufgeführt, die bei dem jeweiligen Maßnahmenset bestehen und die bei der Erarbeitung frühzeitig mitgedacht werden sollten.

Wo hat das bereits gut geklappt?

Unter diesem Punkt sind Beispiele für gelungene und wirksame Umsetzungen der Maßnahmen vor allem in Baden-Württemberg genannt.

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

Hier finden sich Verweise auf Förderprogramme, über die eine Förderung der jeweiligen Maßnahmen grundsätzlich möglich ist (zum Zeitpunkt der Erstellung des Leitfadens).

Allgemein kann für die aktuellsten Förderungen stets ein Blick in die Förderdatenbank der KEA-BW [LINK](#) hilfreich sein.

WICHTIG!

Wird bereits die Erarbeitung des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz als qualifiziertes Fachkonzept gefördert, so muss darauf geachtet werden, dass eine Doppelförderung von Konzeptionen nicht möglich ist. D.h. ist die Erarbeitung eines Radverkehrskonzept integraler Bestandteil des Aktionsplans, kann dafür nicht noch eine zusätzliche Förderung als qualifiziertes Fachkonzept gewährt werden. Wird im Aktionsplan jedoch nur die zukünftige Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes (also ohne konkrete weitere Ausarbeitung) festgehalten, kann dafür zu einem späteren Zeitpunkt eine Förderung als qualifiziertes Fachkonzept beantragt werden.

Wo gibt es Hilfestellungen?

Diverse Hilfestellungen bei der Erarbeitung und Umsetzung der Aktionspläne bietet grundsätzlich das Kompetenznetz Klima Mobil [LINK](#).

Darüber hinaus sind weitere Quellen und Publikationen zu der jeweiligen Maßnahme aufgeführt.

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

Hier sind Erhebungs- und Messmethoden aufgeführt, die grundsätzlich geeignet sind, um die Wirkungen bzw. den Erfolg der jeweiligen Maßnahme zu ermitteln. Welche der Methoden in den Aktionsplan einer Kommune aufgenommen werden, ist mit Blick auf die jeweilige Situation und die konkrete Maßnahmenausgestaltung zu entscheiden. Es ist nicht erforderlich bzw. sinnvoll, dass alle aufgeführten, grundsätzlich geeigneten Erhebungsmethoden angewendet werden.

Um den Erfolg der verschiedenen Maßnahmen zu messen, sind vor dem Hintergrund der Situation vor Ort und der jeweiligen Maßnahmenausgestaltung konkrete Zielwerte für die zu messenden Größen zu definieren.


MASSNAHMENSET (A)
Starke Mitte:
Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Der Kfz-Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird beruhigt, auch wenn er nicht verlagert werden kann. Ortsmitten sind das Zentrum des kommunalen Fuß- und Radwegenetzes. Es entstehen Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen sowie Möglichkeiten für Kommunikation und sozialen Austausch. Die Lebensqualität der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Straßenraums steht im Mittelpunkt.

Worum geht es?

Belebung / Begrünung / Umbau der Ortsmitten (Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen) und Stadtteilzentren

- Schaffung attraktiver, barrierefreier Wege und Flächen für den Fußverkehr (ausreichende Breite entsprechend FGSV-Richtlinien, gute Beschaffenheit und Gestaltung von Oberflächen, durchgängig barrierefreie Gestaltung entsprechend der Normen, Richtlinien und lokalen Regelungen, Freihalten der Gehwege von Einbauten oder Hindernissen)
- Herstellen von barrierefreien Querungsstellen (z. B. Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln)
- Herstellen von Sitzgelegenheiten, Beschattungen, Trinkbrunnen oder Wasserelementen

- Qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, Lastenräder und andere Fahrzeuge der Nahmobilität
- Förderung aktivierender zentraler Nutzungen (Dorfläden, Gesundheitseinrichtungen, Coworking-Spaces etc.)
- Maßnahmen zur Klimawandelanpassung

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Festlegung des Bereichs / der Bereiche, der / die umstrukturiert und gestärkt werden soll/en
- Darstellung der konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation
- Ggf. verbindliche Festlegung, ein detailliertes Ortsmittenkonzept zu erarbeiten

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Aufwertung nahe gelegener Ziele
- Veränderte Verkehrsmittelwahl, insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch attraktive Gestaltung, Stadtmobiliar und mehr Grün
- Belebung der Ortsmitten durch Platz für Begegnung, Kommunikation, Kultur, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Arztzentren etc.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Barrierefreiheit

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (D) Mach mal langsam: Tempolimits
- (E) Straßen und Plätze aufwerten:
Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement
- (F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- (J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Welche Maßnahmen verringern die Wirkung?

- Ausweisung von sogenannten nicht integrierten Einzelhandelsstandorten, d. h. Standorten außerhalb der geschlossenen Wohnbebauung (z. B. am Siedlungsrand oder in Gewerbegebieten)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Hauptverkehrsstraßen befinden sich häufig in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. Kreis. Daher müssen die zuständigen Straßenbaulasträger und Straßenverkehrsbehörden (möglichst frühzeitig) im

Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- z. B. Offenburg, Ravensburg, Weil der Stadt, Rottweil, Rudersberg [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)
- Städtebauförderung [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Qualitätserfassung – „Bestandsaufnahme für lebendige Ortsmitten“ [LINK](#)
- Visualisierung: Vorher / Nachher – „Unsere neue Ortsmitte – Blick in die Zukunft“ [LINK](#)
- Temporäre Umgestaltung – „Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten erleben“ [LINK](#)
- Servicestelle Ortsmitten [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Mobilitätsbefragungen
- Vorher- / Nachher-Frequenzzählungen
- Entwicklung der Unfallzahlen vor / nach der Maßnahmenumsetzung

Gesünder Wohnen:

MASSNAHMENSET (B)

Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere

Der Durchgangsverkehr wird auf definierten Hauptverkehrsstraßen gebündelt. In Quartieren wird der Kfz-Verkehr durch verkehrsberuhigte Bereiche, Durchfahrtsbeschränkungen und Einbahnstraßenregelungen beruhigt. Fußgänger:innen erhalten sichere und komfortable Wege. Die selbstaktive Mobilität steht im Mittelpunkt.

Worum geht es?

Bündelung des Kfz-Verkehrs auf definierten Hauptverkehrsstraßen / Vorbehaltsstraßen

- Unterbindung von Durchfahrtsverkehren und gebietsfremden Verkehren durch veränderte Straßennetzgestaltung (mit Hilfe von Schleifenerschließungen, Modalfilter, Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen)
- Schaffung von attraktiven, direkten, sicheren und barrierefreien Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr in Wohnquartieren und Nebenstraßen mit hoher Aufenthaltsqualität durch verringerte Kfz-Verkehrsstärken und Kfz-Geschwindigkeiten
- Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich / "Spielstraße"), wirksam unterstützt durch entsprechende bauliche Maßnahmen und Kontrollen

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Definition von Hauptverkehrsstraßen / Vorbehaltsstraßen
- Festlegung der Erschließungslösungen für die Bereiche abseits der Hauptverkehrsstraßen, ggf.

mit erforderlichen Durchfahrtsbeschränkungen und Verkehrsregelungen

- Flächendeckende Festlegung der anzustrebenden Kfz-Geschwindigkeiten
- Aufzeigen der erforderlichen baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Betrachtung von ggf. möglichen Ausweichreaktionen und weiteren Prüfbedarfen
- Prüfung von geeigneten Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, z. B. Buskaps statt Busbuchten
- Verdichtung des Haltestellennetzes

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Aufwertung des direkten Umfeldes für Aktivitäten
- Veränderte Verkehrsmittelwahl, insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Verträglicherer Kfz-Verkehr durch
 - geringere Geschwindigkeiten und damit geringere Lärmemissionen
 - geringere Verkehrsstärken in sensiblen Bereichen
 - Reduzierung der erforderlichen Verkehrsfläche
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, mehr Platz für selbstaktive Mobilität, Grün, Stadtmobiliar durch Umnutzung von Stellplatzflächen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutz-orientiertes Parkraummanagement
- (F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum
- (H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- (J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- Verknüpfung mit Fuß- und Radverkehrsnetzen und weiteren Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Neuverteilung des Straßenraums

Welche Maßnahmen verringern die Wirkung?

- Festsetzung von unangemessen hohen Stellplatzschlüsseln bei Neubau- und Umnutzungsvorhaben (Nichtberücksichtigung von räumlicher Lage, Erschließung, begleitenden Mobilitätskonzepten etc.)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Hauptverkehrsstraßen befinden sich häufig in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. Kreis. Daher müssen die zuständigen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden (möglichst frühzeitig) im Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme.
- Die Erreichbarkeit durch Notdienste, die Ver- und Entsorgung sowie ein attraktives ÖPNV-Angebot müssen gewährleistet bleiben. Bei der Maßnahmenkonzeption sollten die betroffenen Akteure frühzeitig eingebunden und deren Belange unbedingt berücksichtigt werden.

- Innerhalb des Plangebiets oder in Nachbargebieten können ungewollte Ausweichverkehre und Verkehrszunahmen auf bereits stark belasteten Straßen auftreten. Hier sollten ergänzende Maßnahmen mitgedacht werden, die diese ungewollten Verlagerungen vermeiden. Ggf. sind auch zusätzliche Nachweise oder Begründungen für die Anordnung erforderlich.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Mannheim Franklin [LINK](#)
- Freiburg Vauban [LINK](#)
- Kirchheim unter Teck, Steingauquartier [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Radverkehr, Fußverkehr, Schulwegpläne, Fußgängerquerung [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)
- Städtebauförderung [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Maßnahmensteckbriefe und Hilfestellungen rund um das Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung“ [LINK](#) → Nach „Verkehrsberuhigung“ filtern.
- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. [LINK](#)
- Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg [LINK](#)
- „Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums“, Umweltbundesamt, 2023 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Verkehrszählungen
- Entwicklung der Unfallzahlen vor / nach der Maßnahmenumsetzung

MASSNAHMENSET (C)**Sauber unterwegs:****Null-Emissionszonen**

Elektrisch betriebene Fahrzeuge erhalten im öffentlichen Straßenraum (eines bestimmten Gebietes) der Kommune besondere Privilegien und dürfen z. B. auf ausgewählten Straßen bevorrechtigt fahren. Auf öffentlichen Stellflächen parken vorrangig Elektro-Fahrzeuge.

Worum geht es?

- Förderung der Anschaffung und Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch die verstärkte Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes zur Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen in Teilgebieten der Gemeinde
- Beschränkung eines erheblichen Anteils der verfügbaren Stellplätze in einer „Zone“ auf E-Fahrzeuge, sodass für konventionell betriebene Fahrzeuge in diesen Gebieten keine oder nur wenige Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden sind und somit künftig Fahrten in dieses Gebiet vermieden werden.

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Abgrenzung von konkreten Gebieten zur verstärkten Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes
- Festlegung von erforderlichen Ausnahmeregelungen
- Definition eines Umsetzungspfades
- Betrachtung von alternativen Lösungen und Übergangsfristen für Bevölkerung und Gewerbe in den Zonen

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung der CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs durch die Förderung von elektrisch betriebenen, lokal emissionsfreien Fahrzeugen

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (E) Straßen und Plätze aufwerten: Klimaschutz-orientiertes Parkraummanagement
- (H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- (I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- (J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs
- Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Einführung eines E-Carsharing-Angebotes
- Schaffung von E-Quartiersgaragen

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Es ist noch kein deutsches Beispiel vorhanden, da es sich um eine neue, innovative Maßnahme handelt.
- Limburg – Citylogistik-Konzept (bisher noch nicht umgesetzt) [LINK](#)
- Null-Emissionszonen für den Güterverkehr in den Niederlanden ab 2025 [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Ladeinfrastruktur [LINK](#)
- Förderung Elektromobilität Ministerium für Verkehr [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK](#)
- Förderung E-Quartiershubs [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- „Nachhaltige Logistik der Kurier-, Express- und Paketdienste“ (KEP), e-mobil BW GmbH, 2022 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Verkehrszählungen, differenziert nach Fahrzeug- und Antriebsarten
- Entwicklung der Zulassungszahlen vor / nach der Maßnahmenumsetzung
- Abnahme der bei Parkraumkontrollen festgestellten Verstöße



Wo möglich, ist Tempo 30 innerorts die Regelgeschwindigkeit – auch auf Hauptverkehrsstraßen. Um dabei den ÖPNV nicht auszubremsen, werden Kompensations- und Beschleunigungsmaßnahmen ergriffen. Bauliche Maßnahmen unterstützen die Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsregelungen.

Worum geht es?

- Einführung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts und außerorts sowie Tempo 30-Zonen, um
 - Lärm zu verringern
 - Straßen sicherer und angenehmer zu gestalten, insbesondere für Kinder und ältere Menschen
 - das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen
- Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Regelerhaltung entsprechend den FGSV-Regelwerken und vor dem Hintergrund der konkreten örtlichen Verhältnisse (z. B. Einengungen, Versätze, Aufpflasterungen, Belagwechsel, Mittelinseln, sogenannte „Haltestellenkaps“ für den ÖPNV)
- Kontrollmaßnahmen

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Festlegung der Streckenabschnitte oder Zonen zur weitergehenden Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde. Im Rahmen eines Lärmaktionsplans ist ggf. eine bindende Festlegung durch die Gemeinde möglich.
- Darstellen von erforderlichen baulichen Maßnahmen
- Darstellen von ggf. erforderlichen Begleitmaßnahmen, u. a. auch im sonstigen Straßennetz, um unverhältnismäßige Ausweichverkehre und Folgewirkungen auszuschließen
- Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, sofern dieser auf den betroffenen Strecken (-abschnitten) fährt.

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung der Lärmemissionen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- (K) Vorfahrt fürs Klima:
 - Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen
- Neuverteilung des Straßenraumes und bauliche Umgestaltung und / oder Markierung von Straßen und Plätzen, z. B. durch
 - Flächenentsiegelung und / oder Begrünung
 - Querungshilfen für Fußgänger
 - Rad(schutz)streifen
 - Busfahrstreifen oder sogenannte „Haltestellenkaps“
 - Förderung eines homogenen Verkehrsflusses

Welche Maßnahmen verringern die Wirkung?

- Großzügige fahrdynamische Gestaltung der Kfz-Fahrwege (große Fahrbahnbreite, große Abbiegeradien etc.)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Hauptverkehrsstraßen befinden sich häufig in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. Kreis. Daher müssen die zuständigen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden (möglichst frühzeitig) im Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche

Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme.

- Um etwaige Fahrzeitverlängerung im ÖPNV zu vermeiden, sind ggf. ergänzende (Beschleunigungs-) Maßnahmen erforderlich.
- Innerhalb des Plangebiets oder in Nachbargebieten können ungewollte Ausweichverkehre und Verkehrszunahmen auf bereits stark belasteten Straßen auftreten. Hier sollten zusätzliche Maßnahmen mitgedacht werden, um ungewollte Verlagerungen zu vermeiden. Ggf. sind auch zusätzliche Nachweise oder Begründungen für die Anordnung erforderlich.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- z. B. Rudersberg, Münsingen-Auingen
- Simonswald [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Maßnahmensteckbriefe und Hilfestellungen rund um das Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung“ [LINK](#) → Nach „Verkehrsberuhigung“ filtern.
- Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung, Kapitel 2.5 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Lärberechnungen
- Vorher- / Nachher-Geschwindigkeitsmessungen
- Entwicklung der Unfallzahlen vor / nach der Maßnahmenumsetzung

MASSNAHMENSET (E)
Straßen und Plätze aufwerten:
Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement


Öffentliche Parkplätze werden für den Rad- und Fußverkehr, für mehr Straßengrün und neue Aufenthaltsflächen genutzt. Verbleibende öffentliche Stellflächen werden kostendeckend bewirtschaftet. Geparkt wird vorrangig auf Sammelparkplätzen, in Tiefgaragen und Parkhäusern. Der Parkraum wird wirksam überwacht.

Worum geht es?

- Einführung / Ausweitung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und klimaschutzorientierten Preispolitik für den Parkraum in Form von
 - kostendeckenden Parkgebühren
 - kostendeckendem Bewohnerparken
 - Parkzeitbeschränkungen
- Bündelung des Parkens auf Sammelparkplätzen sowie in Parkhäusern und Tiefgaragen (sowie Quartiersgaragen und E-Quartiershub)
- Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum
- Wirksame Parkraumüberwachung
- Bevorrechtigungen für Elektro- und Carsharing-Fahrzeuge
- Aufwertung der frei werdenden Flächen

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Definition einer Parkraumstrategie
- Abgrenzung von Parkraumzonen und Festlegung der jeweiligen Parkregelungen (Gebührenhöhe, Zeitlimits, Sonderberechtigungen, Ausnahmeregelungen)
- Räumliche Verortung von Straßenräumen, in denen Stellplätze reduziert werden sollen
- Festlegung der Intensität der Parkraumüberwachung

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Förderung des Umstiegs vom privaten Kfz auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Verringerung von Parksuchverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Sichtbeziehungen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umnutzung von Stellplatzflächen (z. B. für mehr Rad- und Fußverkehr, Grün, Stadtmobiliar, Carsharing)
- Querfinanzierung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten und Infrastruktur
- Förderung der Elektromobilität bei verstärkter Ausweisung von E-Parkplätzen

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- (H) Einfach umsteigen: Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen
- (J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr
- Sonstiger Ausbau und Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Carsharing etc.)

Welche Maßnahmen verringern die Wirkung?

- Festsetzung von unangemessen hohen Stellplatzschlüsseln bei Neubau- und Umnutzungsvorhaben (fehlende Berücksichtigung von räumlicher Lage, Erschließung, begleitenden Mobilitätskonzepten etc.)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Die Beteiligung von Bürger:innen und anderen Akteuren sowie eine sachliche Diskussion der Maßnahme sind bei der Einführung von Klimaschutzori-

entiertem Parkraummanagement besonders wichtig, um Akzeptanz für die Maßnahme zu erhalten.

- Auch Regelungen des ruhenden Verkehrs sind an rechtliche Vorgaben gebunden. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind daher einzubinden.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Altstadt-Radolfzell
- Lörrach [LINK](#)
- Landau [LINK 1](#) und [LINK 2](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Parkraum [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)
- Regelförderung Quartiersgaragen über LGVFG (Kommunen) [LINK](#)
- E-Quartiershubs [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Maßnahmensteckbriefe und Hilfestellungen rund um das Handlungsfeld „Parkraummanagement“ [LINK ->](#) Nach „Parkraummanagement“ filtern.
- ParkPAD-Verfahren des EU-Projekts Park4SUMP [LINK](#)
- Kommunikationsinitiative „Platzgewinn fürs Klima“, Kompetenznetz Klima Mobil, 2022 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Erhebung der Parkraumnutzung
- Vorher- / Nachher-Erhebung Passanten- / Kundenfrequenzen
- Vorher- / Nachher-Mobilitätsbefragung an Zielorten zu genutzten Verkehrsmitteln



An Straßen und auf Plätzen verbessern zahlreiche klimaangepasste Bäume und Pflanzen das Stadtklima. Verkehrsflächen werden entsiegelt. Die Menschen genießen die grünen Oasen im Straßenraum.

Worum geht es?

- Entsiegelung und Begrünung von Straßen und Plätzen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Entsiegelung bereits kleiner Straßen- bzw. Platzflächen zugunsten einer Baum- oder Grünscheibe
- Erster Ansatzpunkt z. B. Verkleinerung und Begrünung älterer, überdimensionierter Straßenverkehrs- und Platzflächen

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Definition eines Programms und konkreter Umsetzungsziele zur Entsiegelung und Begrünung

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung städtebaulicher und freiräumlicher Qualitäten
- Erhöhung der Klimaresilienz (Versickerungsfläche, positive Wirkung auf das Stadtklima)

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- Neuverteilung des Straßenraums
- Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (z. B. Ruhebänke)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Es sind klimaangepasste Pflanzen zu verwenden.
- Um Anpflanzungen ist die erforderliche entsiegelte Fläche sicherzustellen.
- Die Verträglichkeit von Baumanpflanzungen mit ggf. bestehenden Frisch- / Kaltluftschneisen ist sicherzustellen.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Bad Saulgau [LINK](#)
- Ebingen [LINK 1](#) und [LINK 2](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Prüfung aktueller Förderprogramme und Wettbewerbe für Begrünungsmaßnahmen in der Förderdatenbank der KEA-BW [LINK](#)
- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte, Rad- und Fußverkehr, Parkraum [LINK](#)
- Städtebauförderung [LINK 1](#) und [LINK 2](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Forschungsprojekt: BlueGreenStreets Toolbox (Teil A und Teil B) [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) und [LINK 4](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Anzahl der neu gepflanzten Bäume
- Anzahl Stellplätze bzw. Verkehrsfläche (in m²), die für Begrünung genutzt / entsiegelt wurde
- Anzahl oder Größe zusätzlich begrünter Verkehrsflächen



MASSNAHMENSET (G)

Innehalten und Luftholen:

Schaffung und Schutz ruhiger Gebiete

In ruhigen Gebieten laden Bänke und Ruhezonen zum Verweilen ein. Der Verkehrslärm wird ferngehalten. Durch eine grüne Achse werden ruhige Gebiete für Fußgänger:innen und Radfahrende miteinander verknüpft.

Worum geht es?

- Schaffung oder Erhalt von attraktiven, lärmarmen Erholungsräumen und Ruhezonen innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde – Rückzugsorte für die Bewohner:innen und Besucher:innen
- Schutz von Naturräumen
- Verknüpfung mehrerer Erholungsräume durch eine grüne Achse für Rad- und Fußverkehr
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Strecken außerhalb der Erholungsräume
- Vorbereitung / Verknüpfung mit der formalen Festlegung im Lärmaktionsplan

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Festlegung der Gebiete, die als Erholungsräume und Ruhezonen ausgewiesen werden sollen
- Festlegung ggf. weiterer Maßnahmen zur Attraktivierung dieser Gebiete, z. B.
 - Zufahrtsbeschränkungen
 - Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr
 - Begrünung / Gestaltung von Plätzen
 - Aufstellung von Ruhebänken
- Ggf. Festlegung von Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit dieser Räume (Fuß- und Radwegeachsen)

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung der Lärmemissionen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesselter Naturschutz
- Veränderte Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (D) Mach mal langsam: Tempolimits
(F) Grün statt Grau: Begrünung im Straßenraum

- Neuverteilung des Straßenraums
- Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Hauptverkehrsstraßen befinden sich häufig in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. Kreis. Daher müssen die zuständigen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden (möglichst frühzeitig) im Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme.
- Konkurrierende Nutzungen im Rahmen der Stadt- und Flächennutzungsplanung

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Städtebauförderung BW [LINK](#)
- Städtebauförderung [LINK 1](#) und [LINK 2](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung [LINK](#)
- „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019 [LINK](#)
- „Ruhige Gebiete“, Umweltbundesamt, 2018 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Qualitativ anhand der Nutzung (Frequentierung) der Erholungsräume


MASSNAHMENSET (H)
Einfach umsteigen:
Sichtbare und attraktive Mobilitätsstationen

Hochwertige und sichtbare Mobilitätsstationen verknüpfen die verschiedenen Verkehrsträger miteinander. Die Menschen kommen einfach, schnell und auch ohne eigenes Auto ans Ziel. Digitalisierung und zusätzliche Services erhöhen die Qualität und Nutzung der Mobilitätsstationen.

Worum geht es?

- Einrichtung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsstationen
 - Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und -angeboten (multimodale Knoten)
 - ÖPNV (inkl. W-LAN etc.)
 - Radverkehr (inkl. attraktiver, sicherer und möglichst überdachter Radabstellanlagen, Bike+Ride-Angebote)
 - Fußverkehr (inkl. attraktiver Wege zur Mobilitätsstation, Barrierefreiheit, Querungshilfen, Ruhebänke etc.)
 - Park+Ride-Stellplätze und Kiss+Ride-Zonen
 - Car- und Bikesharing-Angebote und E-Roller
 - Elektro-Ladeinfrastruktur für E-Pkw und E-Bikes
- Digitalisierung (z. B. dynamische Fahrgastinformationsanzeigen)
- Ergänzung um Mobilitätssäulen
- Ergänzung weiterer Angebote (z. B. Pack-Stationen, Einzelhandel etc.)

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Bestimmung der Standorte, an denen Mobilitätsstationen errichtet werden sollen
- Darstellung eines Umsetzungspfads
- Darstellung der ggf. erforderlichen begleitenden Maßnahmen (z. B. verbesserte Anbindung an das Fuß- und Radverkehrsnetz)

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Stärkung des Umweltverbundes, u. a. durch Verknüpfung der Verkehrsträger und neue Mobilitätsangebote als Alternative zum privaten Pkw
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit (z. B. durch hochwertige Abstellanlagen)
- Treffpunkt für Mitfahrgelegenheiten und Sharing-Angebote
- Verbesserung von Erreichbarkeiten
- Einsparen zusätzlicher Wege (z. B. bei Integration einer Pack-Station)

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (I) Strom satt: Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- Angebots- und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV
 - Weitere Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs
 - Angebot und Ausbau von Car- und Bikesharing-Angeboten
 - Aufwertung des Umfelds der Mobilitätsstation durch z. B. Begrünung, Stadtmobiliar (z. B. Ruhebänke) und Geschwindigkeitsbegrenzungen

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Aufgrund der starken Verknüpfung zu Belangen des ÖPNV sollten die betroffenen Aufgabenträger bei der Maßnahmenkonzeption frühzeitig eingebunden werden.
- Innerhalb des Plangebiets oder in Nachbargebieten kann durch die Errichtung oder den Ausbau von P+R-Anlagen der Verkehr zunehmen. Ggf. sind auch zusätzliche Nachweise für die Anordnung oder Begründung erforderlich.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Stadt Offenburg [LINK](#)
- Landkreis Ortenaukreis [LINK](#)
- Stadt Leinfelden-Echterdingen [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)
- Kommunalrichtlinie: Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- „Mobilitätssäulen“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [LINK](#)
- „Leitfaden Bike+Ride“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2019 [LINK](#)
- Servicestelle Bike+Ride [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Mobilitätsbefragungen
- Vorher- / Nachher-Fahrgast- bzw. Nutzendenzählungen
- Anzahl neu geschaffene / aufgewertete Umsteigepunkte



MASSNAHMENSET (I)

Strom satt:

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Für alle Elektro-Fahrzeuge stehen ausreichend Ladesäulen und -punkte an den passenden Standorten zur Verfügung. Wo es benötigt wird, ist schnellladen möglich.

Worum geht es?

- Flächendeckender, nutzungsorientierter Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für Kraftfahrzeuge

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Quantitative Abschätzung des Bedarfs
- Definition des Ausstattungsbedarfs in den Teilräumen der Gemeinde
- Prioritäten für neue Standorte
- Definition der Zuständigkeiten für Errichtung und Betrieb

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Reduzierung der CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs durch die Förderung von elektrisch betriebenen, lokal emissionsfreien Fahrzeugen

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (C) Sauber unterwegs: Null-Emissionszonen
- (D) Mach mal langsam: Tempolimits

(E) Straßen und Plätze aufwerten:

Klimaschutzorientiertes Parkraummanagement

- Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks
- Förderung des Antriebswechsels von Taxiunternehmen oder Sharing-Fahrzeugen, des Lieferverkehrs, sonstiger Fahrzeugflotten
- Privilegierung von E-Fahrzeugen (z. B. bei Stellplätzen, Zufahrtsbeschränkungen etc.)

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Für den erfolgreichen Ausbau der Elektromobilität ist eine flächendeckende Ladeinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Das kommunale Stromnetz sollte im Hinblick auf die zusätzlichen Anforderungen frühzeitig geprüft und ggf. ausgebaut werden.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Stadt Aalen [LINK](#)
- Bad Säckingen [LINK](#)
- Wolpertshausen [LINK](#)
- Stadt Ettlingen [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Landesinitiative Elektromobilität IV [LINK](#)
- Charge@BW [LINK](#)
- Förderung E-Quartiershubs [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#), [LINK 2](#), [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- „Planung von Ladeinfrastruktur in Kommunen“, e-mobil BW GmbH [LINK](#)
- FlächenTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Entwicklung der Zulassungszahlen vor / nach der Maßnahmenumsetzung
- Entwicklung des Anteils der E-Fahrzeuge an den gesamten Zulassungen vor / nach der Maßnahmenumsetzung
- Entwicklung der Zahl der Ladesäulen


MASSNAHMENSET (J)
Aktiv mobil:
Verbesserungen für den Radverkehr

Die Radwege sind so gut ausgebaut, sicher und miteinander verbunden, dass die Menschen gern Rad fahren. Wo möglich, werden Fahrradstraßen eingerichtet, Einbahnstraßen geöffnet und Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs umgenutzt. Radfahrende können ihr Rad an überdachten Abstellanlagen sicher und komfortabel abstellen.

Worum geht es?

- Herstellen von durchgängigen Radnetzen sowie gesicherten Querungen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Öffnungen von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung
- Kurzfristige Herstellung von sicheren Radverkehrsführungen durch Markierungslösungen und ggf. einfachen baulichen Schutz
- Bau von überdachten, sicheren und attraktiven Radabstellanlagen an zentralen und dezentralen Standorten

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Auswahl wichtiger Radverbindungen, ungesicherter Querungsstellen, Standorte für Radabstellanlagen
- Definition der geeigneten Maßnahmen an o. g. Strecken / Knotenpunkten / Standorten

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende
- Gesundheitsförderung
- Langfristige Entlastung des kommunalen Haushalts

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- (A) Starke Mitte: Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte
- (B) Gesünder Wohnen: Verkehrsberuhigte und fußgängerfreundliche Quartiere
- (L) Wir kümmern uns: Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement
- Alle Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität
- Ausbau von Bike+Ride- und Bike-Sharing-Angeboten (z. B. auch mit Lastenrädern)
- Neuverteilung des Straßenraumes zugunsten des Radverkehrs
- Radtouristische Angebote

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Hauptverkehrsstraßen befinden sich häufig in der Planungshoheit von Bund, Land bzw. Kreis. Daher müssen die zuständigen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden (möglichst frühzeitig) im Prozess eingebunden werden. Diese sind an rechtliche Vorgaben (z. B. aus dem Straßenverkehrsrecht) gebunden und können nicht frei nach kommunalen Wünschen entscheiden. Sie müssen ggf. zusätzliche Unterlagen einfordern und treffen die endgültige Entscheidung über die Anordnung oder Umsetzung einer Maßnahme.
- Bei der Umwandlung von Parkplätzen in Radverkehrsanlagen besteht Konfliktpotential, welches rechtzeitig und angemessen berücksichtigt werden sollte.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Fahrradstraße in der Spital- und Weinbrennerstraße in Lörrach [LINK](#)
- Gute Beispiele, aktivmobil-bw [LINK](#)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Förderung qualifizierter Fachkonzepte – Radverkehr, Bike+Ride [LINK](#)
- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#) und [LINK 2](#)
- Kommunalrichtlinie: Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität [LINK](#)
- Übersicht Fördermöglichkeiten Radverkehr [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. [LINK](#)
- Servicestelle RadNETZ [LINK](#)
- Servicestelle RadKULTUR [LINK](#)
- Servicestelle MOVERS – Aktiv zur Schule [LINK](#)
- Servicestelle Bike+Ride [LINK](#)
- Radverkehrsbeauftragte der Regierungspräsidien [LINK](#)
- Weitere Serviceangebote bei aktivmobil BW [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Zählungen des Radverkehrs an bestimmten Kreuzungen und / oder Strecken
- Vorher- / Nachher-Zählungen der abgestellten Fahrräder an bestimmten Abstellanlagen
- Vorher- / Nachher-Mobilitätsbefragungen: Veränderung des absoluten Radverkehrsaufkommens, der Wegelängen sowie des Anteils am Modal Split

MASSNAHMENSET (K)**Vorfahrt fürs Klima:****Klimaschutzorientierte Ampelschaltungen**

Fußgänger:innen und Radfahrende müssen an Ampeln nicht lange warten. Auch der ÖPNV hat an Ampeln Vorrang. Durch mögliche Zuflussdosierung und Koordinierung der Ampeln wird der vorhandene Kfz-Verkehr zügig und gleichmäßig durch die Kommune geleitet.

Worum geht es?

- Fuß- und radverkehrsfreundliche Ampelsteuerungen mit kurzen Wartezeiten
- ÖPNV-Beschleunigung durch Vorrangschaltungen
- Kfz-Zuflussdosierung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) für einen homogenen Verkehrsfluss in hoch belasteten Bereichen
- Digitalisierung von Lichtsignalanlagen

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Grundsätzliche Festlegung der Steuerungsstrategie, d. h.
 - der Kriterien für die Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten bei den einzelnen Ampelsteuerungen
 - einer integrierten Strategie für die Verkehrlenkung und Verkehrssteuerung im gesamten Straßennetz der Gemeinde
- Festlegung von Knotenpunkten und Strecken, für die eine Anpassung der Verkehrssteuerung vorgenommen werden soll

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Veränderte Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)
- Verträglicherer Kfz-Verkehr durch homogenen Verkehrsfluss und damit Verringerung von Lärm-, Klimagas- und sonstiger Luftschadstoffemissionen (NO_x, Feinstaub)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

(J) Aktiv mobil: Verbesserungen für den Radverkehr

- Erstellung eines attraktiven Rad- und Fußverkehrsnetzes
- Einrichtung von Bussonderstreifen
- Klima- und lärmschutzorientiertes Straßennetz
- Sogenannte „Haltestellenkaps“ anstelle von Busbuchten einrichten

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Durch fuß- und radverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagensteuerungen können ggf. mehr Emissionen im Kfz-Verkehr entstehen oder der ÖPNV verlangsamt werden. Hier ist eine Nutzenabwägung zu treffen.
- Lokale Anpassungen von Ampelschaltungen sind auf Verträglichkeit mit übergeordneten Konzepten zu überprüfen.

Wo hat das bereits gut geklappt?

- „Grüne Welle“-App für Radelnde in Reutlingen [LINK](#)
- Busbeschleunigung Biberach [LINK](#)
- Busspur: Heidelberg-Schlierbach. Anmerkung:

Zunächst war die Busspur auch in wechselseitige Fahrtrichtung (je nach Lastrichtung) vorgesehen. Im Betrieb hat sich allerdings herausgestellt, dass nur eine Bevorrechtigung des ÖPNV in die stadtauswärtige Fahrtrichtung erforderlich ist.

- Bustrassen: Beuren an der Aach (bei Stockach, Buslinie 400) und am SAP-Campus in Wiesloch-Walldorf (u. a. Regiobuslinie 750)

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Infrastrukturmaßnahmen über LGVFG [LINK 1](#) oder [LINK 2](#) oder [LINK 3](#) oder [LINK 4](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- „Busbeschleunigung“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022 [LINK](#)
- „Steckbrief 3.1 - Maßnahme: Optimierung von Lichtsignalanlagen“ [LINK](#)
- E Klima 2022 – Steckbrief zur HBS 2015 [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Verkehrszählungen / Mobilitätsbefragungen
- Vorher- / Nachher-Verkehrsflussmessungen
- Anzahl der LSA, an denen Verbesserungen für den Umweltverbund erreicht wurden

MASSNAHMENSET (L)
Wir kümmern uns:
Klimaschutzmanager:in und Mobilitätsmanagement

Ein:e Klimaschutz- oder Mobilitätsmanager:in koordiniert in der Kommune alle Belange der nachhaltigen Mobilität. Die Person sorgt dafür, dass die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten vorangetrieben wird und integrierte Lösungen gefunden werden. Sie ist innerhalb der Kommune und nach außen gut vernetzt. Mit behördlichem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement wird eine nachhaltige Mobilität in der Kommune gefördert.

Worum geht es?

- Bestimmung einer verantwortlichen Person (möglichst hochrangige Person aus der Verwaltung oder Mitarbeitende:r einer hochrangigen Stabsstelle) für den gesamten Prozess (ab der Umsetzungsplanung inkl. Evaluierung, Monitoring und ggf. Maßnahmenanpassung)
- Erarbeitung, Umsetzung und Weiterentwicklung von behördlichem Mobilitätsmanagement
- Neubürger:innen-Mobilitätsmanagement
- Kommunale Unterstützung der Koordination und Umsetzung von
 - schulischem Mobilitätsmanagement (z. B. Landessprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule, Erstellung von Schulwegplänen [LINK](#))
 - betrieblichem Mobilitätsmanagement (z. B. Mobilitätspakte [LINK](#))
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Elektrifizierung von Fuhrparks

Wie ist die Maßnahme im Aktionsplan für die jeweilige Stadt / Gemeinde zu konkretisieren?

- Verbindliche Benennung ggf. Einstellung eines / einer Klimaschutz- und / oder Mobilitätsmanagers / -managerin
- Festlegung von Zuständigkeiten und Kompetenzen
- Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen im Rahmen des behördlichen Mobilitätsmanagements
- Prüfung von möglichen Initiativen und Unterstützungsangeboten für schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement in der Kommune

Was wird mit der Maßnahme erreicht?

- Konstante Bearbeitung und Weiterverfolgung der verschiedenen Maßnahmen und Themen im Bereich Klimaschutz im Verkehr
- Stärkung der Vorbildfunktion der Kommune
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor allem durch Kommunikation und Information

Welche Maßnahmen verstärken die Wirkung?

- Gute Einbindung des / der Klimaschutz- und Mobilitätsmanagers / -managerin in die Verwaltungsstrukturen
- Vernetzung mit anderen Kommunen

Welche Herausforderungen können auftreten?

- Gemeinden können bei Mobilitätsmanagement teilweise nur informieren, initiieren und koordinieren; die eigentliche Umsetzung muss von anderen Akteuren geleistet werden (z. B. Schulen, Betrieben, Eigentümer:innen)

Wo hat das bereits gut geklappt?

- Stadt Singen: Mobilitätsmanager
- Landkreis Böblingen: Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis [LINK](#)
- Stadt Heidelberg: Städtisches Förderprogramm für Unternehmen und Institutionen [LINK](#)
- Stadt Esslingen: Erarbeitung und Umsetzung eines behördlichen Mobilitätsmanagements

Wo gibt es Fördermöglichkeiten?

- Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität [LINK 1](#) und [LINK 2](#)
- Förderprogramm B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ [LINK](#)

Wo gibt es Hilfestellungen?

- „Fragen und Antworten Mobilitätsmanagement“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [LINK](#)
- „Leitfaden Mobilitätsmanagement in fünf Schritten“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2018 [LINK](#)
- „Anwendungsbeispiele zur Elektrifizierung von Fuhrparks“, e-mobil BW GmbH, 2022 [LINK](#)
- Schwerpunkt „Wirtschaft und Betriebe“, Zukunftsnetz Mobilität NRW [LINK](#)

Wie kann der Erfolg der Maßnahme gemessen werden?

- Vorher- / Nachher-Mobilitätserhebungen bei den adressierten Zielgruppen
- Anzahl der Schulen, Verwaltungen, Unternehmen etc., bei denen ein Mobilitätsmanagement eingeführt wurde
- Jährlicher Evaluationsbericht zu den umgesetzten bzw. nicht umgesetzten Maßnahmen des Aktionsplans