



# LEITFADEN KLIMASCHUTZ IM STADTVERKEHR

## **Impressum**

Herausgeber: Umweltbundesamt  
Postfach 1406  
0644 Dessau-Roßlau  
Telefax: (0340) 21 03 22 85  
E-Mail: [info@umweltbundesamt.de](mailto:info@umweltbundesamt.de)  
Internet: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

Redaktion: Hedwig Verron  
Fachgebiet I 3.1

Fotos: Hedwig Verron

Gestaltung: Bernd Kreuscher UBA

Juli 2010

# INHALT

<b>Es ist Zeit für Klimaschutzkonzepte im Stadtverkehr</b>	<b>3</b>
<b>Klimaschutzzpotentiale des Stadtverkehrs</b>	<b>4</b>
<b>Fünf Schritte zum Klimaschutzkonzept</b>	<b>5</b>
1. Aktivitäten in der Stadtpolitik verankern	5
2. Ziele setzen – nicht nur zum Klimaschutz	5
3. Ausgangssituation beschreiben und Zukunftsszenarien entwickeln	7
4. Maßnahmen definieren	8
5. Die Bürger beteiligen	11
<b>Finanzierung</b>	<b>12</b>
<b>Weiterführende Informationen:</b>	<b>13</b>



# ES IST ZEIT FÜR KLIMASCHUTZKONZEPTE IM STADTVERKEHR

Keine Frage: die Klimagasemissionen müssen drastisch gesenkt werden. Das gilt auch für den Verkehr in der Stadt. Die gute Nachricht ist: das kann auch eine Chance sein, die städtische Lebensqualität zu erhöhen. Eine lebendige Stadt, ein angenehmes Ambiente, weniger Staus, weniger Lärm, mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger – so könnte das Ergebnis aussehen.

Die Technik – z.B. energieeffiziente Fahrzeuge, neue Antriebe wie der Elektromotor, oder Biokraftstoffe – ist eine wichtige Komponente beim Klimaschutz. Sie kann das Klimaproblem aber allein nicht lösen. Denn auch die erneuerbaren Energien stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung.

Das heißt, ganz unabhängig von der technologischen Entwicklung werden erhebliche Veränderungen in der Mobilität des täglichen Lebens notwendig sein. Kurze Wege zum Arbeitsplatz, zum Einkaufen oder zur Erholung werden wieder stärker gefragt sein, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ein viel größeres Gewicht haben. Die städtische Verkehrsplanung muss hierfür die Weichen richtig stellen.

Früher oder später müssen die Städte handeln. Wer dies frühzeitig tut, kann das Ergebnis noch eher selbst bestimmen. Derzeit stellt das Bundesumweltministerium im Rahmen der Klimaschutzinitiative für die Erstellung und Umsetzung von Klimakonzepten im städtischen Verkehr eine finanzielle Förderung bereit. Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Städte, die dies nutzen und ein tragfähiges Konzept für eine nachhaltige städtische Mobilität entwickeln und umsetzen wollen.



Berlin: Linienstraße

# KLIMASCHUTZPOTENTIALE DES STADTVERKEHRS

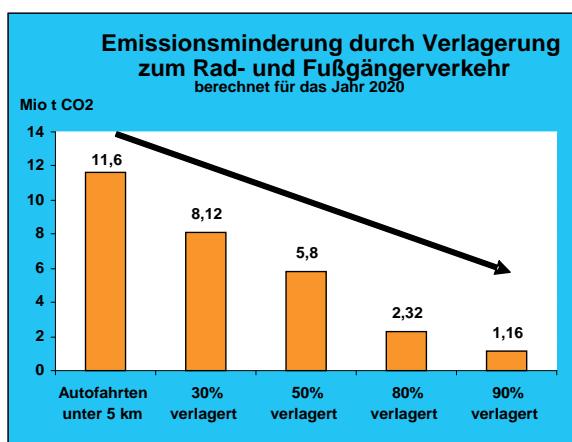
Der Innerortsverkehr ist für ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Verkehrs verantwortlich. Das Potential, das durch die städtische Verkehrsplanung beeinflusst werden kann, ist aber größer. Denn ein sehr hoher Anteil des Verkehrs hat einen regionalen Bezug. 85% aller Wege im Personenverkehr sind kürzer als 20 Kilometer. Darunter sind zum Beispiel viele Wege von Berufspendlern aus dem Stadtumland in die Stadt oder Einkaufs- und Freizeitwege der Städter ins Umland.

## *Klimaschutspotential kürzere Wege*

In den letzten Jahrzehnten wurden die täglich zurückgelegten Wege in Deutschland – ob zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit – immer weiter. Wenn es gelänge, diesen Trend umzukehren, so dass die Wege im Jahr 2020 nur wieder um 10% kürzer wären, könnten damit 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

## *Klimaschutspotential nichtmotorisierter Verkehr*

Ein Drittel aller Wege in Deutschland werden bereits heute mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Es gibt jedoch noch ein erhebliches Potential, diesen Anteil zu steigern. Knapp die Hälfte aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 Kilometer. Über 14 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> wurden 2005 durch diese Fahrten erzeugt. 2020 werden es trotz sparsamerer Autos immer noch mehr als 11 Millionen Tonnen sein. Würde in Deutschland bis 2020 die Hälfte der Autofahrten unter 5 Kilometer zum Fahrrad- oder Fußgängerverkehr verlagert, könnten 5,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gespart werden.



## *Klimaschutspotential ÖPNV*

Könnte man den Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) deutschlandweit bis 2020 zulasten des Autos verdoppeln, würden damit 2,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.

# FÜNF SCHRITTE ZUM KLIMASCHUTZKONZEPT

## 1. AKTIVITÄTEN IN DER STADTPOLITIK VERANKERN

Ein Klimaschutzprojekt für den städtischen Verkehr muss gut geplant werden. Um das Projekt ins Laufen zu bringen und ihm die nötige Unterstützung zu geben, ist eine klare Definition von Verantwortlichkeiten notwendig. Sinnvoll ist die Einrichtung einer Steuerungsgruppe aus Mitgliedern der Stadtverwaltung, möglichst unter der Leitung des Oberbürgermeisters. Hier sollten zumindest die Bereiche Stadtentwicklung und Verkehr, eventuell auch der Kämmerer, vertreten sein. Die Steuerungsgruppe legt fest, wer die Gesamtverantwortung für das Projekt hat, wer das Konzept erstellt, wer wem welche Informationen zuliefert, wer für die Kooperation mit Partnern aus der Stadt zuständig ist, und bereitet Beschlüsse des Stadtparlaments vor. Des Weiteren ist die Gründung eines Beirats hilfreich. Der Beirat besteht aus Vertretern von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Er begleitet den gesamten Prozess und stellt sicher, dass Probleme und Widerstände frühzeitig zur Sprache kommen. Des Weiteren empfehlen wir, den Rat externer Experten hinzuzuziehen. Dies kann ein Gutachter sein, der das Konzept in Abstimmung mit der Stadtverwaltung erarbeitet. Eine andere Möglichkeit ist die Einrichtung eines runden Tisches, wo Fachleute aus Wissenschaft und Praxis die Vorschläge der Verwaltung diskutieren. Die Stadt Tübingen zum Beispiel hat eine Kombination aus beidem gewählt. Das Konzept erstellt ein Team der TU Kaiserslautern. In mehreren Workshops bringen weitere Experten ihr Fachwissen zu den Themen innovative Technik, ÖPNV, Radverkehr und Stadtqualität ein.

Zum Auftakt sollte die Steuerungsgruppe mit Unterstützung des Beirats eine Vision oder ein qualitatives Leitbild entwickeln, das Mobilität in einem Zieljahr, zum Beispiel 2030, skizziert. Beide sollten zudem über die konkreten Ziele beraten, die die Stadt bis dahin und darüber hinaus erreichen will, und den politischen Beschluss über die Ziele vorbereiten.

## 2. ZIELE SETZEN – NICHT NUR ZUM KLIMASCHUTZ

Die Definition von eindeutigen und verbindlichen Zielen ist für den Erfolg der Klimaschutzstrategie sehr wichtig. Die Verbindlichkeit wird über einen Beschluss des Gemeinderats hergestellt. Ein solcher Beschluss sollte festhalten, was die Stadt bis wann erreichen will. Die klare Aussage zu den Zielen erleichtert im weiteren Prozess die Umsetzung der Maßnahmen des Konzepts. Auch lässt sich anhand einer klaren Zielvorgabe besser beurteilen, ob die richtigen Maßnahmen ausgewählt wurden.

Es ist von Vorteil, neben den Klimaschutzz Zielen noch weitere Ziele zu definieren, die auf die Lebensqualität in der Stadt abstellen. Damit wird sichergestellt, dass mit den Maßnahmen zum Klimaschutz die Lebensverhältnisse der Bürger nicht schlechter sondern besser werden. Deshalb sind zum Beispiel Ziele wie die Sicherung der Erreichbarkeit der Einrichtungen in der Stadt oder die Sicherung der

Güterversorgung und des Wirtschaftsverkehrs wichtig. Wichtig für die Lebensqualität sind auch die Lärm- und Schadstoffminderung, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität im Straßenraum oder die gestalterische Integration des Verkehrs in den Stadtraum

Das Klimaschutzziel sollte sich an den Minderungsraten für Klimagase orientieren, die vom Zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderungen der UN (IPCC) für notwendig erachtet werden, damit keine irreversiblen Klimaänderungen eintreten.

Beispiele für weitere Qualitätsziele aus dem Bereich Ökologie und Gesundheitsschutz sind im folgenden Kasten aufgeführt. Die Ziele markieren jeweils den Punkt, bei dem vom Verkehr keine Gefahren für Mensch und Umwelt mehr ausgehen (Kasten1).

Zieldimension	Ziel	Zieljahr	Begründung	Empfohlen von... <sup>1)</sup>
Klima	-40% CO <sub>2</sub> gegenüber 1990	2020	Vermeidung irreversibler Veränderungen des Klimas	Bundesregierung
	- 80% bis -95% CO <sub>2</sub> gegenüber 1990	2050	Vermeidung irreversibler Veränderungen des Klimas	UBA nach IPCC
Luftverschmutzung	Einhaltung der Feinstaub-, Stickoxid- und Ozongrenzwerte der EU	ab sofort	Gesundheitsschutz, Schutz der Vegetation, Aufenthaltsqualität im Stadtraum	EU Luftqualitätsrichtlinie
Lärm	L <sub>den</sub> <= 65 dB(A) L <sub>night</sub> <= 55 dB(A)	kurzfristig	Gesundheitsschutz	UBA / WHO
	L <sub>den</sub> <= 60 dB(A) L <sub>night</sub> <= 50 dB(A)	mittelfristig	Schutz vor erheblicher Belästigung	
	L <sub>den</sub> <= 55 dB(A) L <sub>night</sub> <= 40 dB(A)	langfristig	Vermeidung erheblicher Belästigung	
Flächenverbrauch	möglichst wenig zusätzliche Flächen für Siedlung und Verkehr	ab sofort	Schutz von Natur und Landschaft, Erhalt der Biodiversität	BMU

1) IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change (Weltklimarat); EU Luftqualitätsrichtlinie: Richtlinie 2008/50/EG; UBA: Umweltbundesamt; WHO: Weltgesundheitsorganisation, Night Noise Guidelines for Europe; BMU: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt eigene Darstellung

Kasten 1: Qualitätsziele Ökologie und Gesundheitsschutz

### Zielbereich 3: Sicherung und Förderung des Radverkehrs

<b>Qualitätsziel</b>	3.2 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im Radverkehr
<b>Welche Bedeutung hat das Ziel?</b>	Zu einer guten Erreichbarkeit zählt auch im Radverkehr die Möglichkeit, das Fahrrad am Ziel der Fahrt gut, diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt abstellen zu können. Abstellanlagen sollten daher an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs errichtet werden, insbesondere an Bahnhöfen und Haltepunkten des regionalen Schienenverkehrs, an Schnellbushaltestellen, an den Zugängen zur innerstädtischen Fußgängerzone, in Stadtteilzentren sowie an weiterführenden Schulen, Freizeitanlagen und öffentlichen Einrichtungen mit Publikumsverkehr.
<b>Indikatoren</b>	<p>Mess- oder berechenbarer Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteil der realisierten Fahrradabstellanlagen, bezogen auf die Gesamtzahl der geplanten Abstellanlagen im Stadtgebiet [%]</li> </ul> <p>Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen</p> <p>Ergänzender beschreibender Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof mit ergänzenden Dienstleistungen für Radfahrer (Maßnahmendokumentation)</li> </ul>

Quelle: Umweltbundesamt (2005), Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität. Berlin

#### Kasten 2: Beispiel Radverkehr – Definition eines Ziels und seiner Indikatoren

Aus den übergeordneten Qualitätszielen können die direkt auf Verkehrs- und Stadtentwicklung bezogenen Ziele abgeleitet werden. Mit Hilfe von Indikatoren lässt sich dann der Zielerreichungsgrad messen (Kasten 2).

## 3. AUSGANGSSITUATION BESCHREIBEN UND ZUKUNFTSSZENARIEN ENTWICKELN

Aus der Definition von Zielen ergibt sich erst dann auch eine Notwendigkeit zum Handeln, wenn die Ziele nicht mit dem Trend sowieso erreicht werden. Es muss daher beschrieben werden „Wo stehen wir“ und „Was passiert, wenn nichts passiert“. Das heißt zunächst einmal Daten sammeln. Wie viele Einwohner und Arbeitsplätze hat die Stadt? Wie ist ihre Wirtschaftskraft? Wo liegen die Wohnquartiere, Arbeitsplätze und Versorgungs-einrichtungen? Wie hoch sind Verkehrsaufkommen und Verkehrsbelastung? Wie sind die Verkehrsströme zwischen den Stadtquartieren? Welche Anteile haben die einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr? Wie sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt- und Region? Wie hoch sind die Umweltbelastungen durch den Verkehr? Auch wenn nicht alle

diese Daten verfügbar sind, sollte doch versucht werden, ein möglichst genaues Bild der jetzigen Situation zu erstellen. Die Datenanalyse zeigt auch, ob die Probleme richtig wahrgenommen werden. In Tübingen zum Beispiel wurde erst nach Zusammenstellung der Daten klar, dass die verkehrsbedingten Klimabelastungen zum großen Teil auf die Pendelverkehre zu den beiden größten Arbeitgebern zurückgehen.

Die zusammengestellten Daten sind die Basis für eine Projektion in die Zukunft. Für das Jahr, auf das sich die gesetzten Ziele beziehen, wird ein Trendszenario entworfen. Das Szenario beschreibt, wie sich die Verkehrs- und Umweltbelastung entwickelt, wenn sich bestehende Trends fortsetzen. Dieses Szenario verdeutlicht, wie groß der Abstand zu den gesetzten Zielen ist, wenn die Stadtverwaltung nicht handelt.

Jetzt kann dem Trendszenario ein Klimaschutz- oder Nachhaltigkeitsszenario gegenübergestellt werden. Dieses Szenario besteht zum einen aus den definierten Zielen, zum anderen aus den Strategien, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. Im Wesentlichen zeigt das Szenario auf, welchen Beitrag a) technische Lösungen, b) die Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds und c) die Verringerung des Verkehrsaufwands durch kürzere Wege jeweils leisten sollen. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, die einzelnen Maßnahmen zu definieren.

## 4. MASSNAHMEN DEFINIEREN

Die Definition eines Maßnahmenkatalogs ist der wesentliche Schritt aus der Unverbindlichkeit heraus. Der Maßnahmenkatalog wird von der Steuerungsgruppe mit Unterstützung durch externe Experten erarbeitet. Er legt genau fest, mit welchen Maßnahmen die Ziele erreicht werden sollen. Er enthält einen Budgetplan und einen Zeitplan. Hierbei ist es ratsam, Zwischenziele zu definieren, um einen langen Zeitraum in überschaubare Abschnitte zu unterteilen. Der Maßnahmenkatalog wird dann im Beirat diskutiert und durch politischen Beschluss verbindlich festlegt (z.B. als Teil eines Verkehrsentwicklungs-plans). Dabei ist es ratsam, in regelmäßigen Abständen ein Monitoring vorzusehen (z.B. alle 5 Jahre), damit der Prozess der Umsetzung kontrolliert werden kann.

Der Maßnahmenkatalog sollte so gut wie möglich alle wichtigen Bereiche der nachhaltigen Mobilität abdecken. Er soll jedoch nur Maßnahmen enthalten, die von der Stadt selbst beeinflusst werden können.

### *Verkehr vermeiden*

Ein Klimaschutzkonzept zum Stadtverkehr kann nicht erstellt werden, ohne die Stadt- und Siedlungsentwicklung zu thematisieren. Je geringer die Siedlungsdichte ist, und je weiter Wohnen, Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsgelegenheiten etc. auseinander liegen, umso mehr Verkehr ist notwendig, und umso schwieriger wird es, ehrgeizige Klimaziele zu erreichen. Auch hat die Entfernung, die zurück-

gelegt werden muss, Einfluss darauf, ob ein Weg zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Und die Siedlungsdichte bestimmt mit darüber, ob sich die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lohnt.

Wichtige Maßnahmen, die Verkehr vermeiden helfen, sind

- ▶ die Entwicklung innerstädtischen Wohnens zum Beispiel durch die Bebauung vorhandener Brachflächen,
- ▶ die Verbesserung des städtischen Wohnumfelds zum Beispiel durch Sicherung von Freiflächen,
- ▶ die Sicherung von wohnortnahen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Einkaufsgelegenheiten und
- ▶ der Verzicht auf große Einkaufszentren am Stadtrand.

Der Handlungsspielraum der einzelnen Kommune, Einfluss auf die Siedlungsentwicklung zu nehmen, ist begrenzt. Deshalb ist es wichtig, die Nachbargemeinden zur Kooperation zu gewinnen. Ergebnis der Kooperation ist im Idealfall ein abgestimmtes, verbindliches Raumnutzungskonzept. Aber auch Teilkonzepte zum Beispiel die Entwicklung eines regionalen Einzelhandelskonzepts oder die Ausweisung gemeinsamer Gewerbegebiete sind wichtige Bausteine. Die Kooperation spart nicht nur Verkehr sondern auch Geld. Die Erschließungskosten eines gemeinsamen Gewerbegebiets können zum Beispiel für die beteiligten Gemeinden deutlich niedriger ausfallen, als die Kosten jeweils eigener Gewerbegebiete.

### *Verkehr verlagern*

Städtische Verkehrsflächen sind knapp. In den meisten Städten beansprucht der Autoverkehr davon einen viel zu großen Anteil. Hier gilt es, einen harmonischeren Ausgleich zu schaffen und gleichzeitig den Straßenraum als Aufenthaltsfläche aufzuwerten. Durch Parkraumbewirtschaftung und Verlagerung von Parkplätzen in Parkanlagen kann sehr viel Fläche gewonnen werden. Die Maßnahme ist auch ein effektiver Anreiz zur stärkeren Nutzung des Fahrrads, des ÖPNV oder der eigenen Füße.

Ebenfalls vielversprechend und trotzdem relativ kostengünstig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr. Allein durch Senkung der Höchstgeschwindigkeit im Stadtverkehr auf 30 km/h, lässt sich die Verkehrssicherheit



Tübingen: Französisches Viertel



Tübingen: Altstadt

des nichtmotorisierten Verkehrs erheblich erhöhen. Ein durchgängiges und engmaschiges Netz von Radverbindungen möglichst als Fahrradstreifen auf der Fahrbahn macht das Radfahren sicher und komfortabel. Radabstellmöglichkeiten müssen ausreichend im Stadtraum vorhanden sein an allen wichtigen Einrichtungen, Einkaufsgelegenheiten und ÖPNV-Haltestellen. Gut sichtbare Fußgänger- und Fahrrad-Leitsysteme erleichtern nicht nur die Orientierung, sondern betonen auch, dass der nichtmotorisierte Verkehr ernst genommen wird. Kurze Fußwegeverbindungen – zum Beispiel durch Öffnung privater Durchgänge, ausreichend breite Bürgersteige – wo nötig auch zu Lasten des Autos, bequeme Querungsmöglichkeiten an vielbefahrenen Straßen erhöhen Komfort und Sicherheit der Fußgänger.

Sofern ein gutes ÖPNV-Angebot vorhanden ist, können durch gezieltes Marketing neue Kunden gewonnen werden. Bewährt haben sich zum Beispiel Neubürgerpakete mit Informationen zum ÖPNV-Angebot, eventuell in Verbindung mit einem kostenlosen „Schnupperticket“ zum Kennenlernen. Beschleunigung des ÖPNV durch eigene Spuren und Bevorzugung an Ampeln können erheblich zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Das gilt auch für einfache Tarife und Möglichkeiten zum bequemen Fahrscheinerwerb – zum Beispiel über leicht zu bedienende Automaten im Fahrzeug. Informationen zum ÖPNV sollten in jedem Haushalt, in öffentlichen Einrichtungen sowie in Hotels und Gaststätten verfügbar sein. Der ÖPNV sollte im Stadtraum sichtbar sein – zum Beispiel über ansprechend gestaltete Haltestellen mit Echtzeitinformationen über die nächsten Verbindungen.

## **Mobilitätsmanagement und umweltfreundliche Fahrzeuge**

Mobilitätsmanagement kann die Nachfrage nach umweltverträglichen Verkehrsmitteln auf kommunaler und betrieblicher Ebene fördern. Mobilitätsmanagement arbeitet in erster Linie mit Information und Beratung, macht aber auch konkrete Angebote, z.B. Job-Tickets, Mitfahrerbörsen oder eingangsnahe Fahrradabstellanlagen. Gute Kontakte der Stadtverwaltung zu den Arbeitgebern in der Stadt können genutzt werden, um das betriebliche Mobilitätsmanagement flächendeckend zu verankern. Auch in Schulen oder bei Wohnungsunternehmen macht Mobilitätsmanagement Sinn. Wichtig für den Erfolg ist, dass das Mobilitätsmanagement personell und organisatorisch in der Verwaltung oder im Betrieb verankert wird, und auch Ressourcen dafür bereitstehen. Die Stadt München zum Beispiel hat eigens die Stelle eines Mobilitätsbeauftragten eingerichtet.

Die Stadtverwaltung selbst sollte mit gutem Beispiel vorangehen. Mit einem eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement kann sie ihre Mitarbeiter bei der Wahl eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels auf dem Weg zur Arbeit unterstützen. Sehr gut kommt bei den Bürgern an, wenn auch der Bürgermeister oder der Verkehrsdezernent mit dem Rad oder dem ÖPNV zur Arbeit fährt. Für Dienstgänge sollten städtische Dienstfahrräder bereitstehen oder ÖPNV-Tickets zur Verfügung gestellt werden, der städtische Fuhrpark sich aus besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen zusammensetzen. Auch Angebote wie Carsharing oder Elektrofahrräder können bei Bedarf mit einbezogen werden.

Als Eigentümerin von Verkehrsbetrieben oder Aufgabenträgerin im ÖPNV kann die Stadt auch Einfluss auf den ÖPNV-Fuhrpark nehmen und im Nahverkehrsplan bzw. in Verkehrsverträgen anspruchsvolle Umweltstandards für Busse und Bahnen festlegen.

## **5. DIE BÜRGER BETEILIGEN**

Der Versuch, den Stadtverkehr klimafreundlich umzugestalten, funktioniert nur, wenn er von der Öffentlichkeit mitgetragen wird. Es gilt, die Bürger sowohl zu informieren als auch zu aktivieren.

Mit einer breiten Kampagne werden die Bürger für das Klimaschutzkonzept sensibilisiert und über die Ziele und Inhalte des Projekts informiert. Die Öffentlichkeitsarbeit sollte professionell organisiert werden und möglichst viele Bürger erreichen. Informations- und Diskussionsveranstaltungen, Veröffentlichungen in der Presse und im Internet, Fotos und Filme mit Beispielen aus anderen Städten sind Möglichkeiten, den Bürgern das Konzept zu vermitteln und zu verdeutlichen, dass die Stadt damit an Lebensqualität gewinnt. Über Wettbewerbe oder Mitmach-Aktionen – zum Beispiel vier Wochen ohne Auto – können die Bürger zum Verlassen ihrer passiven Rolle veranlasst werden. Wenn dann die Eigeninitiative einmal geweckt ist, läuft vieles von selbst.

Auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sind die richtigen Kooperationspartner besonders wichtig. Im zu Beginn des Projekts eingerichteten Projektbeirat sind bereits

Verantwortungsträger aus der Stadt vertreten. Sie unterstützen das Projekt nicht nur mit ihrem Rat, sondern sind auch Kooperationspartner und Multiplikatoren. Sie können Ziele und Inhalte des Projekts in ihrem Umfeld bekannt machen, und sie können Ideen bereits früh aufgreifen und umsetzen, zum Beispiel das Mobilitätsmanagement im eigenen Unternehmen.

Wir empfehlen, darüber hinaus weitere Kooperationspartner zu gewinnen, die dafür sorgen, dass das Thema klimafreundlicher Verkehr über einen längeren Zeitraum und an vielen Stellen in der Stadt präsent ist. Autohäuser könnten zum Beispiel mehr Werbung für besonders sparsame Fahrzeuge machen und ihre Kunden besser zum Thema Kraftstoffverbrauch beraten. Schulen könnten das Thema nachhaltige Mobilität im Unterricht behandeln und/oder zusammen mit den Eltern begleitete Schulwege zu Fuß oder mit dem Rad organisieren. Betriebe können sich an der bundesweiten Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beteiligen oder ähnliche eigene Aktionen initiieren.

Netzwerke zwischen den Einzelakteuren können hilfreich sein. So könnten sich mehrere Schulen zusammentun, Erfahrungen austauschen und gemeinsame Aktionen durchführen. Oder mehrere Betriebe. Oder Betriebe sponsern Schulaktionen. Sind solche Aktivitäten erst einmal in Gang gekommen, lassen sie sich mit relativ geringfügiger Unterstützung seitens der Stadtverwaltung aufrechterhalten.

## FINANZIERUNG

Das Bundesumweltministerium fördert im Rahmen der Klimaschutzinitiative sowohl die Erstellung eines Klima-Teilkonzepts „Verkehr“ als auch die Umsetzung eines solchen Konzepts. Zur Unterstützung der Kommunen hat das Difu eine Servicestelle Kommunaler Klimaschutz eingerichtet. Informationen über die Förderbedingungen, Beispielprojekte und Antragsunterlagen sind im Internet unter <http://www.kommunalerklimaschutz.de> verfügbar.

## WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN:

- Umweltbundesamt: Portal Kommunal Mobil  
<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/index.htm>
- Umweltbundesamt (2005), Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität - Anwenderleitfaden.  
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2966.pdf>
- Umweltbundesamt (2006): Mobilitätserziehung in der Schule  
<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/projekte/schule.htm>
- Umweltbundesamt: Umgebungslärmrichtlinie  
<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>
- Margit Bonacker; Eckhart Heinrichs; Hanns-Uve Schwedler: Handbuch Silent City - Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung.  
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3685.pdf>
- Klimabündnis: Benchmark Kommunaler Klimaschutz  
<http://www.benchmarkkommunalerklimaschutz.net/>
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung: Leitfaden Nachhaltige Verkehrspolitik – Akteure und Prozesse, ILS-Forschung 3/10  
[http://www.ilsforschung.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=343&Itemid=205&lang=de](http://www.ilsforschung.de/index.php?option=com_content&view=article&id=343&Itemid=205&lang=de)
- Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin: Leitbild und Ziele  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/step\\_verkehr/leitbild/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/leitbild/)
- Fahrradportal Nationaler Radverkehrsplan  
<http://www.nationalerradverkehrsplan.de/>
- European Local Transportation Information Service, ELTIS:  
<http://www.eltis.org/Vorlage.phtml?mainID=452&id=452>
- CIVITAS-Initiative der EU-Kommission  
<http://www.civitasinitiative.eu/main.phtml?id=&language=de>
- Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement  
<http://www.effizientmobil.de/>
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung:  
[http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms/index.php?option=com\\_content&view=article&id=220&Itemid=83](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=220&Itemid=83)
- EU Handbuch Mobilitätsmanagement  
<http://epomm.eu/downloads/MMhandbuch.pdf>

- VCD: Leitfaden Effizienter Fuhrpark  
[http://www.vcd.org/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/user\\_upload/redakteure\\_2010/projekte/grueneflotte/VCD\\_Leitfaden\\_Effizienter\\_Fuhrpark\\_klein.pdf&t=1273753503&hash=bd3ac356645bb2e9f34903b0c8c67eee](http://www.vcd.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/user_upload/redakteure_2010/projekte/grueneflotte/VCD_Leitfaden_Effizienter_Fuhrpark_klein.pdf&t=1273753503&hash=bd3ac356645bb2e9f34903b0c8c67eee)
- ADFC und AOK: Mit dem Rad zur Arbeit  
<http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bundesweit/index.php>
- VCD, ACE und Sporthochschule Köln: Infos rund ums Rad für Kindergärten, Schulen, Familien und Vereine  
<http://www.radschlag-info.de/startseite.html>







Kontakt  
Umweltbundesamt  
Postfach 1406  
0644 Dessau-Roßlau  
Telefax: (0340) 21 03 22 85  
E-Mail: [info@umweltbundesamt.de](mailto:info@umweltbundesamt.de)  
Internet: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

© 2010 Umweltbundesamt