

## ReVeALations

Empfehlungen auf der Grundlage  
des EU-ReVeAL-Projekts für Städte,  
die Zufahrtsregelungen einführen wollen



Dieses Projekt wurde vom EU-Forschungs- und  
-Innovationsprogramm Horizon 2020 unter der  
Zuwendungsvertragsnummer 815008 mitfinanziert.



**Über:**

Diese Broschüre wurde im Rahmen von ReVeAL entwickelt, ein über das Forschungs- und -Innovationsprogramm Horizon 2020 EU-mitfinanziertes Projekt unter der Zuwendungsvertragsnummer 815008.



Diese Broschüre wurde im November 2022 fertiggestellt.

<https://civitas-reveal.eu/>

**Verfasser:innen:**

Bonnie Fenton, Ralf Brand und Fulvio Testaverde (Rupprecht Consult) und Juliette Thijs (POLIS) mit Beiträgen von allen ReVeAL-Partnern über ihre Erkenntnisse und Erfahrungen im Rahmen des dreijährigen ReVeAL-Projekts.

**Design und Layout:**

Pitch Black Graphic Design, The Hague/Berlin

**Übersetzung:**

LanguageLab, The Netherlands

**Disclaimer:**

Die in dieser Veröffentlichung zum Ausdruck gebrachten Ansichten unterliegen der alleinigen Verantwortung der genannten Verfasser und spiegeln nicht notwendigerweise die Ansichten der Europäischen Kommission wider. Diese Broschüre wurde ursprünglich auf Englisch erstellt. Für die Korrektheit der Übersetzungen in andere Sprachen tragen die betreffenden Übersetzer:innen die Verantwortung.

Alle in dieser Broschüre verwendeten Bilder wurden von den ReVeAL-Städten bereitgestellt oder über die Shutterstock-Lizenz von POLIS Network beschafft.

**Partner:****Über ReVeAL**

ReVeAL – Regulating Vehicle Access for Improved Liveability – ist ein über das Forschungs- und -Innovationsprogramm Horizon 2020 EU-finanziertes CIVITAS-Projekt. ReVeAL soll die standardmäßigen Herangehensweisen im Mobilitätswandel europäischer Städte durch urbane Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge (UVARs – Urban Vehicle Access Regulations) ergänzen. Als übergreifendes Ziel will ReVeAL es Städten ermöglichen, den öffentlichen Raum und das Transportnetzwerk durch neue, integrierte Zufahrtsstrategien und Technologien zu optimieren. Diese Strategien können geringere Emissionen und weniger Lärm einerseits sowie bessere Erreichbarkeit und eine höhere Lebensqualität andererseits herbeiführen, wovon besonders die Einwohner:innen dieser Städte profitieren. Sie können auch nachhaltigere Transportlösungen auf den Weg bringen und damit für lebenswertere, letztlich gesündere und für alle Mitglieder der Gesellschaft attraktivere Städte sorgen. Dazu kombiniert ReVeAL konzeptionelle Arbeiten und Fallstudienforschung mit der praktischen UVAR-Umsetzung in sechs Pilotstädten. Außerdem bindet es Interessengruppen über professionelle Kommunikationsaktivitäten in das Projekt ein.

In den Pilotstädten Helmond (Niederlande), Jerusalem (Israel), London (Vereinigtes Königreich), Padua (Italien), Vitoria-Gasteiz (Spanien) und Bielefeld (Deutschland) – das die Projektleitung übernahm – wurden verschiedene UVAR-Maßnahmen entwickelt, umgesetzt und getestet. Außer diesen sechs Städten beteiligten sich weitere Projektpartner: Universität Gent (Belgien), Università di Padova (Italien), POLIS (Belgien), Rupprecht Consult (Deutschland), Sadler Consultants (Deutschland), Transport for London (Vereinigtes Königreich), TRT (Italien), V-Tron (Niederlande) und WSP Sweden (Schweden). Das Projekt dauerte von Juni 2019 bis November 2022.

## Über Urban Vehicle Access Regulations

Städtische Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge sind sehr vielfältiger Art. Mit der Londoner Staugebühr vor Augen werden UVARs oft mit City-Maut gleichgesetzt, deren Umsetzung politisch sehr schwierig ist. Diese eingeschränkte Sichtweise kann dazu führen, dass Zufahrtsregelungen vermieden werden. Außerdem werden dadurch auch eine Menge anderer Optionen außer Acht gelassen.

UVARs umfassen jedoch viele verschiedene Instrumente, die auf unzählige Arten kombiniert werden können, um Probleme wie Emissionen, Umweltverschmutzung, Staus und Sicherheit anzugehen, aber auch um die allgemeine Attraktivität der Stadt zu steigern. ReVeAL unterteilt UVARs in drei Kategorien:

1. **Preisregulierung**, beispielsweise über eine Staugebühr oder City-Maut. Andere Möglichkeiten der Preisregulierung sind die Abrechnung nach zurückgelegter Strecke oder dynamische Parkgebühren, bei denen sich der Preis je nach Nachfrage ändert.
2. **Bauliche Maßnahmen**, wie beispielsweise bewegliche Poller zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens in einem Gebiet oder die Umwidmung von Parkflächen, zum Beispiel zu Mini-Hubs für die Logistik.
3. **Regulierungsmaßnahmen**, einschließlich Regulierung nach Euro-Norm-Emissionen, Regulierung nach Fahrzeugtyp oder -größe (z. B. Verbot schwerer Nutzfahrzeuge) oder Regulierung nach Fahrtzweck (z. B. Zufahrt nur für öffentliche Verkehrsmittel).

Diese drei UVAR-Kategorien setzen sich beim ReVeAL-Projekt aus einzelnen UVAR-„Bausteinen“ zusammen. Während einige auf Hochtechnologie beruhen, handelt es sich bei anderen wiederum um Low-Tech-Lösungen. Die Mehrzahl der vom ReVeAL-Team definierten 33 Bausteine können in unterschiedlichsten Kombinationen zu integrierten Strategien zusammengesetzt werden. So kann ein UVAR-Programm auf die Situation vor Ort zugeschnitten werden.

Lokale Entscheidungsträger müssen sich dieses breit gefächerten Maßnahmenkatalogs bewusst sein. Wenn sie verstehen, welche Feinabstimmungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, können sie konstruktiv nach einer Kombination suchen, die dem jeweiligen lokalen Kontext entspricht.

Die folgenden Empfehlungen sind an Städte gerichtet, die Zufahrtsregelungen einführen möchten. Diese Empfehlungen beruhen auf den Erfahrungen der ReVeAL-Projektpartner, die dreieinhalb Jahre lang Maßnahmen zur Zufahrtsregulierung in u. a. sechs europäischen Städten untersuchten und umsetzten.



## Probleme ergründen, Ziele formulieren und diese mit den einfachsten verfügbaren Maßnahmen verfolgen

UVAR-Maßnahmen sind kein Selbstzweck. Sie sollten einem bestimmten Zweck dienen, der deutlich vermittelt werden muss. Dazu gehören beispielsweise die Verringerung von Umweltverschmutzung, Verkehrsstaus und Lärm, aber auch mehr Sicherheit. Das bedeutet, dass eine Stadt erst eine Vision entwickeln sollte, bei der die Einwohner:innen, das Leben in der Stadt, Gesundheit und Lebensqualität im Vordergrund stehen. Danach werden die Problempunkte bzw. das, was die Vision von der aktuellen Realität trennt, definiert. Mobilitätsmaßnahmen zur Verwirklichung der Vision dienen als Vorgabe dafür, wie sich Menschen und Güter (im Gegensatz zu Fahrzeugen) künftig in und um die Stadt bewegen sollen. Verstricken Sie sich nicht in komplizierte und teure Maßnahmen, wenn ein einfacher Eingriff zum selben Ziel führt. Die Ziele sollten die Maßnahmen vorgeben und nicht umgekehrt. Mit dieser Devise vermeidet man, einmal erfolgreiche Vorgehen auch dann erneut anzuwenden, wenn ein anderes Vorgehen besser geeignet wäre. Es ist hilfreich, dies als Teil einer umfassenderen Strategie zu formulieren, wie z. B. im Rahmen eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, kurz SUMP).



Jugendliche in Bielefeld verbringen Zeit in Parklets, eine neue Form öffentlichen Raums.  
Quelle: Stadt Bielefeld



## Ihre UVAR-Maßnahmen sollten der Realisierung eines Ziels dienen und nicht der Geldschöpfung (und sollten entsprechend kommuniziert werden)

Die Versuchung kann groß sein, UVAR-Maßnahmen zum Füllen öffentlicher Kassen zu verwenden. Das sollte nicht Ihre Motivation sein. Wichtig ist auch, diesen Eindruck zu vermeiden. Sie sollten stattdessen deutlich und häufig kommunizieren, dass der Zweck nicht darin besteht, Menschen zu bestrafen, sondern ein gemeinsames Problem zu lösen und ein Ziel für das Gemeinwohl zu verfolgen.

Am wirksamsten sind UVARs, die überhaupt kein Geld einbringen, denn wenn sich alle an die Vorschriften halten, müssen keine Bußgelder oder Gebühren erhoben werden. Da dieses Szenarium unwahrscheinlich ist, sollten alle Einnahmen wieder in Maßnahmen einfließen, die die Einhaltung der Vorschriften noch leichter machen. Dabei steht hauptsächlich die öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Fokus. Auch dies muss deutlich vermittelt werden.



Kinder auf einem Radweg in Vitoria-Gasteiz.

Quelle: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

## Einbindung betroffener Personen

Damit ein UVAR-Programm auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt, effektiv und öffentlich akzeptiert ist, ist die frühzeitige und regelmäßige Beteiligung und Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessengruppen erforderlich. Zu diesem Zweck müssen alle Gruppen erfasst werden, die ein legitimes Interesse haben, wie Anwohner:innen, Menschen mit Behinderungen, Schichtarbeiter:innen, Gewerbetreibende, Geringverdienende und andere, deren Ideen und Anliegen gehört und verstanden werden müssen.

Ein gut betreuter Partizipationsprozess kann zudem mehr Wohlwollen seitens der Stadtbewohner:innen bezüglich der Vorhaben der Stadtverwaltung hervorrufen, setzt aber gegenseitigen Respekt sowie den Aufbau von gegenseitigem Vertrauen voraus. Alle Vorschläge zur Zufahrtsregulierung, die als von oben auferlegt empfunden werden, können auf direkte Ablehnung stoßen.

Besprechung mit den „Pionieren“ der zukünftigen Bewohner:innen des Brainport Smart District in Helmond.

Quelle: Gemeente Helmond



Ein Behälter für Fragebögen zum Thema Superblock in Padua („SuperGuizza“).

Quelle: Comune di Padova





## Attraktivere Mobilitätsangebote

Es ist nicht realistisch zu erwarten, dass Menschen ihre Gewohnheiten ändern, solange es keine guten Alternativen zu ihren derzeitigen Reisegewohnheiten gibt. Im Idealfall werden attraktive, sichere und erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel sowie Einrichtungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen geschaffen, *bevor* eine Zufahrtsregelung in Kraft tritt. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass Belohnungen allein nicht ausreichen, um die Menschen dazu zu bewegen, alte Gewohnheiten zu ändern. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Belohnung und Benachteiligung macht einerseits nachhaltige Mobilität attraktiv, während nicht nachhaltige Mobilität andererseits umständlicher oder teurer wird. Diese Ausgewogenheit verbessert auch die Chancengleichheit, da die große Gruppe von Menschen, die keinen Zugang zu einem Privatfahrzeug hat, von verbesserten öffentlichen Verkehrsmitteln und Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer stark profitieren wird.

Einwohner:innen von Vitoria-Gasteiz warten auf den E-Bus.

Quelle: Quintas



Ein Radfahrer in Vitoria-Gasteiz, wo Radwege parallel zu den Straßenbahngleisen angelegt wurden.

Quelle: Centro de Estudios Ambientales, Vitoria-Gasteiz



## Anreize zur Einhaltung von Vorschriften

Für bestimmte Gruppen oder Einzelpersonen können manchmal Anreize zur Einhaltung von Zufahrtsvorschriften beitragen. Beispielsweise kann eine Umweltzone Fahrer:innen bestimmter Fahrzeuge ausschließen oder sie mit einem Bußgeld belegen. Werden bestimmte Fahrzeuge von Gewerbetreibenden benötigt, kann dies zu einem existenziellen Problem werden. Ein Zuschuss, zum Beispiel für den Einbau eines Partikelfilters, könnte dann ein entsprechender Anreiz sein, die Vorgaben zu erfüllen. So kann die Fahrzeughalterin/der Fahrzeughalter durch eine einmalige (subventionierte) Investition zur Lösung des Problems beitragen, für das die UVAR eingeführt wurde, und sich weiterhin freie Zufahrt sichern. Dies unterstreicht erneut, dass der Zweck eines UVAR-Programms NICHT darin besteht, Bußgelder oder Gebühren für nicht konforme Fahrzeuge zu erheben, sondern durch kollektive Anstrengungen etwas für die Stadt und ihre Bewohner zu bewirken. Durch den kreativen Einsatz von Anreizen kann eine Reihe von berechtigten Sorgen weggenommen werden.

Test einer emissionsfreien Zone in der Beech Street in der Londoner City. Ausnahmen galten für emissionsfreie Fahrzeuge und die Zufahrt zu nicht-öffentlichen Stellplätzen.

Quelle: City of London



## Deutliche, faire und begrenzte Ausnahmen

UVAR-Maßnahmen sollten einfach erklärt werden können. Gleichzeitig müssen sie die vielen unterschiedlichen körperlichen, finanziellen und sonstigen Fähigkeiten der Menschen berücksichtigen. Man kann nicht von Menschen mit Behinderungen und Menschen, die an bestimmten Orten arbeiten oder regelmäßig medizinische Behandlungen benötigen, erwarten, dass sie ohne Auto auskommen oder ein anderes Auto anschaffen. Faire und gerechte UVAR-Maßnahmen belasten diese Gruppen nicht übermäßig und sehen bestimmte Ausnahmen vor, damit Menschen mit berechtigten Anliegen nicht benachteiligt werden.

Dabei sind unter anderem folgende wichtige Punkte zu berücksichtigen:

- Definieren Sie so wenig wie möglich Ausnahmen, aber so viele wie nötig. Eine lange Liste von Ausnahmen kann die Öffentlichkeit verwirren, bürokratisch sein und letztlich die Wirksamkeit der Maßnahmen beeinträchtigen.
- Kommunizieren Sie die Ausnahmen und deren Begründung klar und deutlich. Informationen über Ausnahmen sollten transparent und leicht auffindbar sein. Gestalten Sie das Antragsverfahren einfach, am besten online.
- Es ist sinnvoll, die Ausnahmeregelungen im Laufe der Zeit enger zu fassen. Das bedeutet, dass auch zunächst nicht Betroffene stimuliert werden, ihre Mobilitätsgewohnheiten und die Wahl ihres Verkehrsmittels in naher Zukunft zu überdenken. Kommunizieren Sie Ihre Planungsschritte im Voraus, damit diejenigen, die den Kauf eines neuen Fahrzeugs in Erwägung ziehen, die zukünftigen Normen erfüllen können.
- Damit Ausnahmeregelungen auch wirklich die beabsichtigten Nutznießer erreichen, sollten Sie Betroffene als Experten ihres komplexen Lebens in den Prozess einbeziehen.

Bei Ausnahmeregelungen sollten Sie gut zwischen berechtigten Sorgen und dem eigennützigen Wunsch, Veränderungen zu vermeiden, differenzieren. Wenn gesunde Menschen eine UVAR-Maßnahme mit dem Argument ablehnen, dass sie Menschen mit Behinderungen benachteiligen würde, sollten Sie – anstatt von der UVAR abzusehen – eine Lösung für Menschen mit besonderen Bedürfnissen finden.

## Offene, kontinuierliche und professionelle Kommunikation

Es kann nicht genug betont werden, wie wichtig es ist, die Motivation, die technischen Details, die Möglichkeiten zur Einhaltung der Vorschriften, Anreize, Ausnahmen und die Auswirkungen einer UVAR-Maßnahme deutlich, regelmäßig und umfassend zu vermitteln. Sämtliche Pressemitteilungen, Tweets, Reden und Infobroschüren sollten sich auf die Ziele und das beabsichtigte, positive Ergebnis konzentrieren. Sprechen Sie nicht über die UVAR-Regelung, ohne zu erwähnen, was sich dadurch verbessern wird. Diese Vorgaben gelten auch für den Namen des Projekts. Verwenden Sie positive Begriffe wie „Projekt lebenswerte Straßen“ anstelle von „Staugebühr“, um die Aufmerksamkeit auf das Endergebnis zu lenken. Betonen Sie, wie das UVAR-Projekt zu einer umfassenderen städtischen Vision, einer Stadtentwicklungsstrategie oder dem lokalen SUMP beiträgt.

Investieren Sie Zeit und Mühe, um Medienvertreterinnen und -vertretern die UVAR-Regelung zu erklären, da diese das Verständnis und die Akzeptanz seitens der Bevölkerung maßgeblich beeinflussen. Vergessen Sie nicht, die Menschen im weiteren Umkreis in Ihre Kommunikationsstrategie einzubeziehen, denn auch sie werden z. B. als Pendler, Gewerbetreibende oder Ladenbesucher:innen von der UVAR-Regelung betroffen sein. Denken Sie auch an Menschen, die möglicherweise relevante Informationen benötigen, wie Touristen oder Bus- und LKW-Fahrer:innen.

Zum Glück wird es einfacher, Autofahrer:innen die Einzelheiten der Zufahrtsregelungen über die UVAR Box ([Über – UVAR-Box](#)) zu vermitteln. Wenn Sie die Daten Ihrer Stadt in der UVAR-Box hinzufügen, wissen Besucher:innen, was sie erwartet.



Jerusalem lancierte eine umfassende Medienkampagne für mehr Bewusstsein bezüglich der starken Luftverschmutzung und der Einrichtung einer Umweltzone zur Lösung des Problems.

Quelle: Jerusalem Municipality



## Datennutzung und Messung des Unterschied zwischen vorher und nachher

Wie oben bereits erwähnt, sollte jedes UVAR-Projekt dazu dienen, bestimmte Probleme zu lösen. Dazu muss man wissen, wie gravierend Probleme sind, und was deren Ursache ist. Wie groß ist beispielsweise das Problem, das Schwerlasten im Vergleich zu privaten Dieselfahrzeugen für die Luftqualität in der Stadt darstellen? Anhand verlässlicher Daten kann man entscheiden, wie das Problem wirksam angegangen werden kann.

Sie müssen auch wissen, ob Sie Ihrem Ziel näher kommen. Kritiker:innen, die Medien sowie die Öffentlichkeit haben ein berechtigtes Interesse daran zu erfahren, ob die angestrebten Vorteile auch tatsächlich realisiert werden. Die einzige Möglichkeit, dies herauszufinden, ist der Vergleich der Situation nach der Einführung einer Zufahrtsregelung mit der Situation davor. Sie müssen Erfolgsindikatoren festlegen, damit der Vergleich transparent und exakt ist. Diese Indikatoren sind messbare Parameter, die die relevanten Punkte beschreiben und erfassen. Dazu gehören je nach den ermittelten Problemen und Zielen beispielsweise die Luftqualität, der Lärmpegel oder die empfundene Lebensqualität.<sup>1</sup>

Da es wichtig ist, Veränderungen in einem größeren Zusammenhang mit den sich ohnehin entwickelnden Trends zu sehen, sollte man am besten zehn Jahre vorher mit der Überwachung beginnen. Stehen keine früheren Daten zur Verfügung, ist der zweitbeste Zeitpunkt für den Beginn der Datenerhebung jetzt. Sie müssen jedoch darauf achten, dass die Auswirkungen Ihrer Zufahrtsregelung nicht mit anderen, davon unabhängigen Faktoren vermischt werden. Wenn beispielsweise die Benzinpreise nach der Einführung einer UVAR-Regelung sinken, kann es sein, dass der gewünschte Rückgang des Verkehrsaufkommens ausbleibt. Doch ohne die UVAR-Regelung hätte sich die Situation noch verschärfen können.

Vergessen Sie nicht, sich bei der Suche nach Datenquellen umzuhören, z. B. bei den örtlichen Verkehrsbetrieben oder Datenerfassungsunternehmen. Ziehen Sie auch verschiedene Big-Data-Quellen in Betracht, wie Crowdsourcing-Daten über den Radverkehr, automatische Fahrzeugzähler, INRIX, Google, TomTom oder andere Quellen.

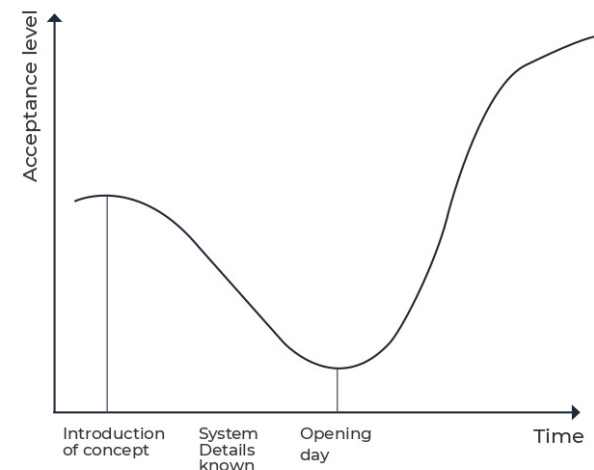
Wir fassen zusammen: Sie sollten wirklich wissen, ob und wie sehr die UVAR-Regelung die Situation verbessert hat. Diese Erkenntnisse sind Ihr bestes Argument zur Rechtfertigung der Regelung und deren Verteidigung bei Kritik. Das Wissen über die Auswirkungen und die zugrundeliegenden Ursachen dient auch als Grundlage für eine erneute Anpassung und Feinabstimmung der UVAR-Regelung (falls erforderlich).

<sup>1</sup> Parameter wie Lebensqualität können mit einem Messgerät nicht bestimmt werden. Hierfür sind Studien und Meinungsumfragen erforderlich. Wird dies gut durchgeführt, können mit diesen Methoden objektive und repräsentative Ergebnisse erzielt werden.

## Keine Panik, wenn die öffentliche Akzeptanz anfangs nicht groß ist

Die Erfahrung aus vielen UVAR-Programmen in der ganzen Welt zeigt: Es ist nicht einfach, die Akzeptanz in der Gesellschaft zu mobilisieren – zumindest nicht am Anfang. Gute Kommunikation, Beteiligung, Anreize und Ausnahmen können den stärksten Widerstand abschwächen. Sie müssen jedoch mit Gegenwind rechnen, sobald die Diskussion konkret wird und die Menschen erkennen, dass sie ihre Gewohnheiten ändern müssen. Der Grad der Akzeptanz in der Gesellschaft folgt jedoch im Allgemeinen einer Akzeptanzkurve, die kurz vor der Regelungseinführung einen Tiefpunkt erreicht und wieder ansteigt, sobald sich die Menschen daran gewöhnen und sie die Vorteile erkennen. [GRAPHIC] Es kann sein, dass diejenigen, die davon profitieren, nicht dieselben Menschen sind, die zuvor von einer auf das Auto ausgerichteten Entwicklung profitierten.

Doch auch Akzeptanz ist nicht von Dauer. Wenn sich externe Faktoren oder staatliche Prioritäten ändern, werden neue Gesetze eingeführt oder kommen neue Technologien auf den Markt. Dann müssen Sie Ihre UVAR-Regelung möglicherweise entsprechend anpassen und aktualisieren.



Typisches dynamisches Akzeptanzmodell.

Quelle: Goodwin, P. (2006). *The gestation process for road pricing schemes. Local Transport Today*, (444).

Schade, J., Seidel, T., Schlag, B. 2004. "Cross-Site-Evaluation of Acceptability Indicators". Working Paper.

WSP, 2018. *Congestion Charging: Policy and global lessons learned*

## → Verbündete suchen

Verbündete, die öffentlich für die UVAR-Regelung werben, sollten angesehene Mitglieder ihrer Gemeinschaft sein. Es kann sich dabei um einen Sozialverband, ein Unternehmen, einen Sport- oder Kulturverein, eine Glaubensgemeinschaft oder eine Nachbarschafts-Initiative handeln.

Wenn Sie dafür sorgen, dass die Verbündeten die Ziele und Vorteile Ihres UVAR-Programms verstehen, können sie Ihre Botschaft an Gruppen weitergeben, die sich oft nicht engagieren und möglicherweise kein Vertrauen in die Kommunalverwaltung haben. Verbündete können wichtige Vertrauenspersonen sein, die eine Botschaft in Gemeinschaften verbreiten, die entweder negativ reagieren oder sich überhaupt nicht engagieren. Verbündete können dazu beitragen, die Zustimmung derjenigen zu mobilisieren (oder zumindest den Widerstand zu verringern), die noch nicht überzeugt sind. Wenn Sie keine Verbündeten finden, die Ihre Bemühungen unterstützen, kann es sein, dass eine lautstarke Minderheit die Diskussion dominiert.

In Bielefeld verteilte die Kommunalverwaltung Belohnungen an Benutzer:innen eines neuen Waldhof-Radwegs, um für Aufmerksamkeit zu sorgen und Informationen zu vermitteln.  
*Quelle: Stadt Bielefeld*



## → Experimentieren Sie!

Auch wenn es ratsam ist, eine Zufahrtsregelung sorgfältig zu planen und vorzubereiten, bedeutet dies nicht, dass Sie gleich beim ersten Mal alles perfekt machen müssen. Viele erfolgreiche UVAR-Regelungen begannen als zeitlich begrenzter Versuch mit dem aufrichtigen Versprechen, nach einem bestimmten Zeitraum eine transparente Bewertung durchzuführen und die Regelung einzustellen oder anzupassen, wenn sich die (zuvor festgelegten) Parameter über das annehmbare Maß hinaus verschlechtern. Die transparente Durchführung eines solchen Prozesses kann sogar dazu beitragen, Vertrauen und Glaubwürdigkeit in der Öffentlichkeit aufzubauen.

Experimente sind auch deshalb gerechtfertigt, weil diese mitunter die einzige legale Möglichkeit darstellen, etwas zu tun, das nicht zu 100 % in den geltenden gesetzlichen Rahmen passt. In den meisten Ländern kann man sich auf Experimentierklauseln berufen, um UVAR-ähnliche Versuche durchzuführen, solange sie einem strengen Bewertungsverfahren unterliegen. In der Zwischenzeit können solche Experimente der Öffentlichkeit und den politischen Entscheidungsträgern zeigen, wie eine menschenfreundliche Stadt oder ein menschenfreundliches Stadtviertel aussieht. Das führt uns zum nächsten Punkt.

Die Stadt Helmond und V-tron testeten ISA-Technologien (Intelligent Speed Adaptation) im Brainport Smart District, um deren Einfluss auf Sicherheit und Emissionen zu messen.  
*Quelle: Gemeente Helmond*



Während des Covid-19-Lockdowns richtete die Londoner City provisorische Radwege ein, um der aktiven Mobilität mehr Raum zu geben.  
*Quelle: City of London*





## Keine Angst vor Gesetzesänderungen – aber nur, wenn sie wirklich nötig sind

Natürlich gibt der aktuelle gesetzliche Rahmen die Suche nach einer geeigneten UVAR-Regelung vor. Gute Ideen können jedoch an die Grenzen des rechtlich Möglichen stoßen. Dazu können Datenschutzprobleme gehören oder die vor Jahrzehnten in Straßenverkehrsordnungen festgeschriebene Nutzung des öffentlichen Raums, aber auch der fehlende Rahmen zur Begrenzung der Zufahrtsmöglichkeiten durch Emissionsnormen oder die Unmöglichkeit, UVAR-Einnahmen für Mobilitätsverbesserungen zu verwenden. Gesetzliche Änderungen zu erwirken kann ein zeit- und energieaufwändiger Prozess sein. Wenn Sie aber von deren Notwendigkeit überzeugt sind, kann es sich lohnen, bei Ihrer Landesregierung auf Änderungen veralteter Vorschriften zu drängen – im Idealfall zusammen mit anderen Städten. Gleichzeitig müssen beim Beschreiten des Rechtswegs vielleicht (möglicherweise weniger wirksame) Alternativregelungen in Betracht gezogen werden.

Und halten Sie immer Ausschau nach kreativen Möglichkeiten der Zufahrtsregulierung. Vielleicht können Sie Ihre Ziele mit anderen als den anfänglich erwogenen Mitteln realisieren.



Bielefeld testete im Rahmen des ReVeAL-Pilotprojekts eine Reihe baulicher Maßnahmen wie z. B. Poller, um Fahrzeuge an der Einfahrt in bestimmte Straßen zu hindern. Diese sollen 2023 als dauerhafte Maßnahmen eingeführt werden.  
*Quelle: Stadt Bielefeld*

## Zukunft Ihrer UVAR-Regelung vorausplanen

Rechtliche Rahmenbedingungen und technologische Möglichkeiten können sich im Laufe der Zeit ändern. Möglicherweise müssen Sie Ihre UVAR-Maßnahmen an neue Situationen anpassen. Eine Umweltzone kann zum Beispiel momentan auch dazu dienen, die Gesamtzahl der Fahrzeuge in der Zone zu verringern. Doch wenn die Zahl der Elektrofahrzeuge steigt, verschwindet dieser „positive Nebeneffekt“. Um dieselbe Wirkung zu erzielen, können Sie neue Maßnahmen einführen (z. B. eine verkehrsberuhigte Zone, zeitliche Beschränkungen oder Größenbeschränkungen für die Zufahrt).

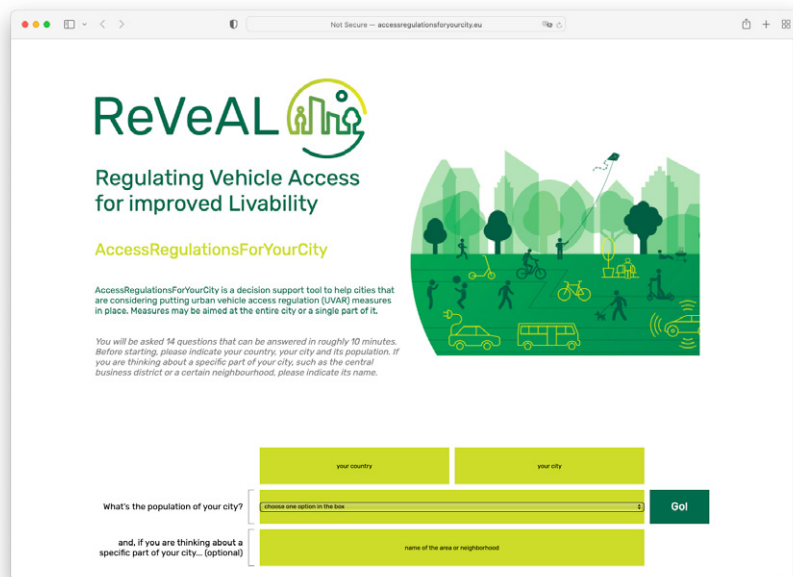


Schilder in Jerusalem, die die Fahrzeugzufahrt regeln.  
*Quelle: Jerusalem Municipality*

## Probieren Sie das ReVeAL-Tool aus

Im Rahmen des ReVeAL-Projekts wurde ein **Instrument** entwickelt, mit dem Städte herausfinden können, welche UVAR-Maßnahmen für ihre Situation vor Ort geeignet sind und wie sich der Umsetzungsprozess gestaltet. Probieren Sie es aus und sehen Sie, ob es zur Entscheidungsfindung beiträgt.

### AccessRegulationsForYourCity



The screenshot shows the ReVeAL web application interface. At the top, the title "ReVeAL" is displayed in a large, bold, green font, followed by the subtitle "Regulating Vehicle Access for improved Livability" in a smaller, black font. Below this, the text "AccessRegulationsForYourCity" is written in a green font. A small illustration of a city with trees and people is visible on the right side of the header. The main content area contains a form with several input fields and a "Go!" button. The form includes fields for "your country", "your city", and "name of the area or neighbourhood". There is also a dropdown menu for "What's the population of your city?" and a "Go!" button. The interface is clean and modern, with a white background and green accents.

ReVeAL

Regulating Vehicle Access  
for improved Livability

AccessRegulationsForYourCity

AccessRegulationsForYourCity is a decision support tool to help cities that are considering putting urban vehicle access regulation (UVAR) measures in place. Measures may be aimed at the entire city or a single part of it.

You will be asked 14 questions that can be answered in roughly 10 minutes. Before starting, please indicate your country, your city and its population. If you are thinking about a specific part of your city, such as the central business district or a certain neighbourhood, please indicate its name.

your country

your city

What's the population of your city?

choose one option in the box

Go!

and, if you are thinking about a specific part of your city... (optional)

name of the area or neighbourhood



