

Maßnahme		Förderung Car Sharing und Pendler	
Kurzbeschreibung	Die Maßnahme zielt auf eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel im Personenverkehr unter Einbezug von Car Sharing um attraktive und schnelle Umsteigebeziehungen, insbesondere für Pendler vom eigenen Pkw auf den Umweltverbund, zu schaffen. Verbesserte Umsteigepunkte (sog. Mobilitätspunkte) sollen eine vielfältige Mobilität ermöglichen. Dazu sind Fahrrad- und Pkw-Abstellplätze, Angebote zu Car Sharing und Fahrradverleih mit zentralen ÖPNV-Haltestellen zu kombinieren. Zukünftig könnten diese Mobilitätspunkte auch mit Haltestellen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verknüpft werden. Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement könnte mit dieser Maßnahme kombiniert werden. Es wird angenommen, dass mit Umsetzung dieser Maßnahme die Fahrten im Binnen- und Quell-Zielverkehr um 2,5% reduziert werden.		
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	leichte Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Kleinere Hürden	Kleinere rechtliche Hürden	Resultierende Kosten <100.000 €/Jahr	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		Betriebliches Mobilitätsmanagement	
Kurzbeschreibung		<p>Die Maßnahme zielt auf eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens in Bezirken mit großem Arbeitnehmeranteil. Dazu könnte Reutlingen ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement als Vorbild einführen sowie lokale Firmen für deren betriebliches Mobilitätsmanagement vernetzen und beraten. Bestandteile des betrieblichen Mobilitätsmanagement können z.B. Beratungsangebote hinsichtlich umweltfreundlicher Mobilität, Schaffung von Radabstellanlagen, Förderung von Dienstfahrrädern und von Jobtickets sein. Ergänzend könnte die Kommune eine direkte finanzielle oder infrastrukturelle Förderung anbieten, bspw. in Form eines Zuschusses für die Pedelec-Anschaffung, für Jobtickets, für die Integration von Car-Sharing im Unternehmensfuhrpark oder in Form einer verbesserten Busanbindung und –taktung in Gewerbegebieten, einer Erschließung mit Radverkehrsinfrastruktur oder eines restriktiven Parkraummanagements. Es wird angenommen, dass die Umsetzung dieser Aspekte Fahrten im Berufsverkehr um 10 % reduziert.</p>	
Wirksamkeit NO₂		Lederstraße	leicht positive Wirkung
		gesamte Stadt	mittlere Wirkung
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Kleinere Hürden	Sofort umsetzbar	Resultierende Kosten >100.000 €/Jahr	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme	Stadtbuskonzept		
Kurzbeschreibung	<p>Ziel ist das Schaffen eines attraktiven ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet und damit Erhöhung des Anteils des ÖPNVs am Modal Split im Binnenverkehr um 2 Prozentpunkte.</p> <p>Das „Umsetzungskonzept Stadtbus“ sieht eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch die Einführung von neuen Buslinien, die Verlängerung bestehender Verbindungen, die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen und die Verdichtung von Fahrplänen vor. Zudem werden Wartezeiten reduziert, Quartierbusse eingeführt und die Fahrradmitnahme verbessert.</p> <p>Die Umsetzungsschritte sind in der Beschlussvorlage Reutlingen 15/062/01 aufgeführt (Beschlussvorlage Reutlingen 15/062/01).</p>		
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	leichte Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Ohne Probleme umsetzbar	Sofort umsetzbar.	Resultierende Kosten >2,5 Mio. €/Jahr	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	
Kurzbeschreibung		<p>Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und ein darauf abgestimmter Busverkehr sind insbesondere für die täglichen Ein- und Auspendler nach und von Reutlingen eine ernsthafte Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto und somit das maßgebliche Mittel, um den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs an den Gesamt Autofahrten in Reutlingen künftig nachhaltig zu senken.</p> <p>In Anlehnung an das „Karlsruher Modell“ ist im Gesamtprojekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb vorgesehen, die Innenstädte Tübingen und Reutlingen umsteigefrei mit der Region zu verbinden.</p> <p>Für die mögliche Ausgestaltung der Maßnahme werden aufgrund der Größe des Projekts die Abschnitte in und um Reutlingen fokussiert. Die erste Baustufe zur Realisierung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb besteht aus der Elektrifizierung und dem Ausbau bestehender Strecken sowie aus der Errichtung zusätzlicher Haltepunkte. Diese sollen dabei als Mobilitätspunkte mit Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes realisiert werden.</p> <p>Das Stadtbusnetz der Stadt Reutlingen wird dazu auf die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb abgestimmt.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	mittlere Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Ohne Probleme umsetzbar	Sofort umsetzbar.	Resultierende Kosten >2,5 Mio. €/Jahr	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	nur teilweise möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		Parkraumbewirtschaftung / -management	
Kurzbeschreibung		<p>Parksuchverkehre sollen verringert und die Auslastung von Parkflächen zwischen öffentlichen Stellplätzen und Parkhäusern/-tiefgaragen harmonisiert werden. Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes sollen geschaffen werden.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst die räumliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, die Ausweitung des Anwohnerparkens, Anpassung der Parkgebühren, ggf. Anpassung der Stellplatzsatzung zur Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen sowie zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr. Eine weitergehende Parkraumbewirtschaftung sieht ergänzende Angebote in den Parkhäusern (Fahrradabstellanlagen, Schließfächer, Ladestationen u.a.) vor. Das in Reutlingen gestartete Pilotprojekt Urban Smart Cities wird in diesem Zusammenhang mitbetrachtet. Es soll mittels Sensoren auf Parkplätzen und einer mobilen Anwendung den Parksuchverkehr leiten.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	leichte Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Kleinere Hürden	Sofort umsetzbar	Zusätzliche Einnahmen oder resultierende Kosten <10.000 € (Einmalig)	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Wahrscheinlich umsetzbar, aber relevante Hürden vorhanden			

Maßnahme		Förderung Fußverkehr	
Kurzbeschreibung		<p>Durch Förderung des Fußverkehrs, zu der auch Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität und kompakte Siedlungsstrukturen gehören, kann der Anteil an Wegen „zu Fuß“ sowie des Umweltverbundes insgesamt erhöht und damit die Nutzung des Privat-Pkws reduziert werden.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme beruht auf den Ergebnissen des Fußverkehrschecks. Auf Basis eines Fußverkehrskonzeptes kann ein Netz von Fußgängerrouen geplant und die dafür erforderlichen Standards definiert werden. Querungssituationen und die Verbesserung der Überquerbarkeit des Altstadtrings zur Innenstadt und des Fußgängerleitsystems werden betrachtet.</p>	
Wirksamkeit NO₂		Lederstraße	leicht positive Wirkung
		gesamte Stadt	leichte Wirkung
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Größere Hürden, die jedoch handelbar sind	Sofort umsetzbar	Resultierende Kosten <100.000 €/Jahr	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		Förderung Radverkehr	
Kurzbeschreibung		<p>Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt bis 2030 den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs auf 25 % (von heute 15 %) zu erhöhen.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme erfolgt auf Basis des „Masterplans Radverkehr – e-bike-city Reutlingen“, der derzeit erstellt wird. Dadurch wird eine systematische Förderung des Radverkehrs ermöglicht. Neben einer kontinuierlichen Verbesserung des Reutlinger Radverkehrswegenetzes gehören dazu unter anderem die Einrichtung von Radschnellverbindungen, das Angebot von Leihfahrrädern, die Verbesserung der Abstellanlagen sowie eine verbesserte Radmitnahme im ÖPNV.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	mittlere Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Größere Hürden, die jedoch händelbar sind	Sofort umsetzbar	Resultierende Kosten >100.000 €/Jahr	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		Mobilitätsberatung, Öffentlichkeitsarbeit	
Kurzbeschreibung		<p>Ziel ist die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung und das Informieren über das Verkehrsangebot als zentrale Bausteine eines nachhaltigen und ökologischen Verkehrsverhaltens in Reutlingen.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst den Aufbau einer Mobilitätszentrale, die die Leistungen eines ÖPNV-Kundenzentrums mit Informationen zum Fuß- und Radverkehr, aber auch zum Kfz-Verkehr verknüpft. Neben Beratung zum Thema Mobilität könnten dort weitere Dienstleistungen, wie Fahrradverleih, Car-Sharing-Vermittlung, Kartenverkauf für Veranstaltungen und Zimmerbuchungen angesiedelt sein. Weiterhin könnte bei der Stadtverwaltung Reutlingen eine Stelle für die Koordination des kommunalen Mobilitätsmanagements geschaffen werden, evt. mit speziellen Beratungsangeboten für Betriebe und Kindergärten/Schulen sowie Beratungen vor Ort ("Beratung kommt zu den Leuten").</p> <p>Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit könnte bspw. in Form von Plakatkampagnen, zielgruppenspezifischen Aktionen, Bürgertagen oder eines Informationsportals im Internet durchgeführt werden.</p> <p>Diese Maßnahme stellt eine wichtige flankierende und langfristige Maßnahme zu den verschiedenen Umweltverbund-fördernden Maßnahmen dar, deren Wirksamkeit sich aber nicht einzeln quantifizieren lässt.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße gesamte Stadt	nicht einzeln bewertbar	
Wirksamkeit: nicht einzeln bewertbar			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Ohne Probleme umsetzbar	Sofort umsetzbar	Resultierende Kosten <10.000 €/Jahr	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		City-Maut	
Kurzbeschreibung		<p>City-Maut-Systeme als finanzielles Steuerungsmittel zur Reduzierung von Luftbelastungen zeigen in verschiedenen europäischen Städten positive Wirkung, werden aber derzeit in Deutschland nicht eingesetzt. Intelligente City-Maut-Systeme zielen im Gegensatz zum Parkraummanagement auch auf den fließenden Verkehr ab und wirken verursachergerecht, d.h. entsprechend des Schadstoffausstoßes der Fahrzeuge. Mittels einer Einfahrtsgebühr wird der motorisierte Individualverkehr (mit dem Privat-Pkw) verteuert („Push“-Effekt). Die eingenommenen Finanzmittel können für eine Angebotsausweitung und damit für einen attraktiveren ÖPNV verwendet werden („Pull“-Effekt). „Push“ und „Pull“ zusammen führen im Ergebnis zu einer Verschiebung des Modal Splits hin zu einer höheren Nutzung des ÖPNVs.</p> <p>Mögliche Ausgestaltungen der Maßnahme umfassen die Verpflichtung alle Einpendler oder auch aller Einwohner zur Zahlung einer Straßenbenutzungsabgabe im Bereich des Innenstadtrings. Die Erhebung erfolgt dabei als Gebühr, die zweckgebunden im ÖPNV eingesetzt wird. Eine Staffelung der Gebühr nach Straßenauslastung (z.B. Haupt-/ Nebenverkehrszeit) kann zu einer Reduktion von Stau führen. Damit verbunden ist ein zusätzlicher positiver Effekt auf die erzielte Stickstoffdioxid-Reduktion.</p>	
Wirksamkeit NO₂		Lederstraße	hohe Wirkung
		gesamte Stadt	mittlere Wirkung
Wirksamkeit: mittel			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Große Herausforderungen, die mit viel Aufwand händelbar sind.	Rechtliche Grundlage fehlt, ist im Betrachtungszeitraum aber zu erwarten	Resultierende Kosten <10.000 €/Jahr	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	unklar, wenn rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Geringe Machbarkeit, hohe Hürden in der Umsetzung			

Maßnahme		Nahverkehrsabgabe	
Kurzbeschreibung		<p>Zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs in Innenstädten wird eine zweckgebundene Abgabe für die Kfz-Benutzung diskutiert. Ziel der Maßnahme ist es zusätzliche, langfristig stabile Finanzmittel für den ÖPNV einzunehmen, welche für eine Angebotsausweitung und damit einen attraktiveren ÖPNV verwendet würden. Dies würde zu einer Verschiebung des Modal Splits hin zu einer höheren Nutzung des ÖPNVs führen. Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme könnte die Nahverkehrsabgabe als Sonderabgabe auf verschiedene Bezugsgruppen beziehen: Handel, Arbeitgeber, Veranstalter und/oder Kfz-Eigentümer. Die breiteste Bezugsgruppe sind dabei die Kfz-Eigentümer. Damit könnten alle Pkw-Besitzer in Reutlingen abgabepflichtig sein, die für den Beitrag z.B. ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket erhalten könnten. Damit könnte der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	mittlere Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Kleinere Hürden	Rechtliche Grundlage fehlt, ist im Betrachtungszeitraum aber zu erwarten	Zusätzliche Einnahmen oder resultierende Kosten <10.000 € (Einmalig)	Große positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	unklar, wenn rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Wahrscheinlich umsetzbar, aber relevante Hürden vorhanden			

Maßnahme		Umgestaltung Lederstraße	
Kurzbeschreibung		<p>Ziel dieser Maßnahme ist die Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung in der Lederstraße durch Minderung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr und den Straßengüterverkehr sowie die Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds und die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Durch die Inbetriebnahme des Scheibengipfel-Tunnels wird die Möglichkeit geschaffen, die Lederstraße von Durchgangsverkehr zu entlasten. Daraus ergeben sich Spielräume für eine Umgestaltung des Straßenraumes.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst eine Umgestaltung der Lederstraße mit Reduzierung auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Eine konkrete Umsetzung inklusive Gestaltung der Knotenpunkte ist dabei zu prüfen. Frei werdende Flächen können für Rad- und Fußverkehr, für Busspuren und/oder für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verwendet werden. Die freiwerdenden Spuren könnten zur kurzfristigen Umsetzung als Busspuren genutzt oder durch temporär aufgestellte Elemente gesperrt werden. Begleitmaßnahmen sorgen dafür, dass keine Verkehrsverlagerungen in andere ebenfalls belastete Bereiche entstehen.</p>	
Wirksamkeit NO₂		Lederstraße	hohe Wirkung
		gesamte Stadt	leichte Wirkung
Wirksamkeit: mittel			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Größere Hürden, die jedoch handelbar sind.	Sofort umsetzbar	Resultierende Kosten <10.000 €/Jahr	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Wahrscheinlich umsetzbar, aber relevante Hürden vorhanden			

Maßnahme		Lkw-Führungskonzept/Routenkonzept / allgemeines Durchfahrtsverbot	
Kurzbeschreibung		<p>Ziel: Nach Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels dienen Lkw-Führungskonzepte oder Lkw-Durchfahrtsverbote der Entlastung der Innenstadt von Lkw-Durchgangsverkehren.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst ein gesamtstädtisches Führungs-/Routenkonzept für den Lkw-Quell-, Ziel- und –Durchgangsverkehr, das unter Federführung des Regierungspräsidiums Tübingen entwickelt wurde, um Fahrten auf kritischen Streckenabschnitten, z. B. durch Wohngebiete, zu vermeiden.</p>	
Wirksamkeit NO₂		Lederstraße	leicht positive Wirkung
		gesamte Stadt	leichte Wirkung
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Ohne Probleme umsetzbar	Sofort umsetzbar.	Zusätzliche Einnahmen oder resultierende Kosten <10.000 € (Einmalig)	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			

Maßnahme		City-Logistik	
Kurzbeschreibung		<p>Ziel: Die Maßnahme zielt auf eine Reduktion der (Diesel-) Lkw-Lieferfahrten innerhalb des Innenstadtrings um 25% ab.</p> <p>City-Logistik bezeichnet ursprünglich die gebündelte Belieferung von Geschäften in der Innenstadt durch möglichst ein einziges Auslieferungsfahrzeug pro Tag. Die einzelnen Lieferanten beliefern die Geschäfte nicht direkt, sondern einen vorgelagerten Sammelpunkt, wo die Waren nach Empfängern sortiert und dann pro Empfänger gebündelt von einem spezialisierten Dienstleister ausgeliefert werden.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahme umfasst die Einrichtung von Sammelpunkten oder Umladestationen, die aus allen Zufahrtrichtungen erreichbar sind. Die von dort aus durchgeführten Verteilerfahrten könnten dann mit schadstoffarmen bzw. schadstofffreien Fahrzeugen (bspw. Elektroautos, E-Lastenfahräder oder elektrischen Zustellfahrzeugen, wie der DHL Street Scooter) durchgeführt werden.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	leichte Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Größere Hürden, die jedoch händelbar sind.	Kleinere rechtliche Hürden	Resultierende Kosten >2,5 Mio. €/Jahr	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Wahrscheinlich umsetzbar, aber relevante Hürden vorhanden			

Maßnahme		T50 statt T60	
Kurzbeschreibung		<p>Ziel: Verminderung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen in den betroffenen Straßenabschnitten mit teilweiser Verlagerung von Verkehren auf den Scheibengipfeltunnel.</p> <p>Eine mögliche Ausgestaltung der Maßnahmen umfasst die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h auf allen innerstädtischen Routen, die derzeit noch mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen sind. Begleitmaßnahmen sind zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf bereits belastete Bereiche erforderlich.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen führen nicht zwingend zu einer Reduzierung der Luftbelastungen. Die Wirkung auf die Luftqualität muss im Einzelfall geprüft werden und hängt von den konkreten Gegebenheiten vor Ort ab.</p> <p>Grundsätzlich ist jede Geschwindigkeit, die zu einer Verstetigung des Verkehrs und damit zu einer Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen führt, günstig für die Luftqualität.</p>	
Wirksamkeit NO₂	Lederstraße	leicht positive Wirkung	
	gesamte Stadt	leichte Wirkung	
Wirksamkeit: leicht positiv			
Machbarkeitsbewertung			
Verkehr / Technik	Recht	Kosten für die öffentliche Hand	Weitere Wirkungen
Verkehrliche, technische oder organisatorische Hindernisse. Beinhaltet Aspekte der Kapazität, Kontrollierbarkeit und der Verfügbarkeit von Technik.	Umsetzungshindernisse können aufgrund rechtlicher Anforderungen des Datenschutzes oder fehlender Grundlage für restriktive Maßnahmen bestehen. Weitere Aspekte können grundrechtliche Hürden darstellen (z.B. Berücksichtigung von Berufsfreiheit)	Kosten des gesamten öffentlichen Sektor, insbesondere die haushaltsorientierten Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeindeverbände, Gemeinden) sowie Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts	Weitere Wirkungen können zum einen den Umweltschutz betreffen, insbesondere den Klimaschutz. Zudem können Wirkungen auf weitere gesellschaftliche Zielgrößen, wie z.B. Barrierefreiheit auftreten.
Ohne Probleme umsetzbar	Sofort umsetzbar	Zusätzliche Einnahmen oder resultierende Kosten <10.000 € (Einmalig)	Leicht positive Auswirkungen
Umsetzbarkeit bis 2020	grundsätzlich möglich		
Machbarkeit: Hoch			