

SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hg.)

Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität

Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis



SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hg.)

Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität

Ein Handlungsleitfaden
für die Planungspraxis

Impressum

Herausgeber

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V.;
SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“
Schrammstr. 8, 10715 Berlin
info@srl.de | www.srl.de

Fon 030 / 27 87 46 80
Fax 030 / 27 87 468-13
www.srl.de
info@srl.de

Satz: Sabine Verk-Lindner, SRL

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers

© SRL e.V. / SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“, 2020

Umschlagabbildung: Fotogrundlage: Romina Fons-Marschang Bearbeitung Joelle Bauer (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr); Quellen der Elemente: Bus, Smart, Pkw: Joelle Bauer; Vögel: www.mrcutout.com/82-cutouts/animals-cutouts/1922-bird-0012; Familie im Vordergrund: www.mrcutout.com/78-cutouts/people-cutouts/6280-family-walking-0129; Rollstuhlfahrer: www.mrcutout.com/78-cutouts/people-cutouts/3741-elderly-group-0005; Frau mit Kinderwagen: www.mrcutout.com/78-cutouts/people-cutouts/2616-woman-0203; Mann mit Hund: <http://pngimg.com/download/6516>; Mädchen auf Roller: www.mrcutout.com/78-cutouts/people-cutouts/4302-child-girl-0017; Fahrradfahrer 1: <https://skalgubbar.se/2018/01/02/342-m-is-commuting-on-his-electric-bike/>; Fahrradfahrer 2: www.mrcutout.com/78-cutouts/people-cutouts/1883-man-biking-0012; Begrünung: pngimg.com; Lastenrad: Babboe

Bildrechte: S. 13, 15 (Braunschweig 2015); S. 33 (Volker Blees); S. 21, 27 (Sebastian Clausen); S. 19, 25, 45, 49, 51 (Conny Louen); S. 23, 35, 39, 43, 47 (Paula Quentin); S. 17, 29, 37, 41 (Tobias Preisung); S. 31 (Gisela Stete)

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Förderung nachhaltiger Mobilität gewinnt in der aktuellen Klimaschutzdebatte und wegen der im Verkehrssektor vorwiegend durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten gesundheits-schädlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen zunehmend an Bedeutung. Die Rahmenbedin-gungen für eine nachhaltige Mobilität werden dabei auf vielen Ebenen der Planung gestaltet. Daher freuen wir uns sehr, hierzu die Broschüre „Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität“ veröffentlichen zu können.

Für die ehrenamtliche Erarbeitung dieser wertvollen Handreichung für die Praxis bedanke ich mich im Namen des Vorstandes der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V. ganz herzlich bei den Mitgliedern unseres Arbeitskreises.

Die vorliegende Broschüre zeigt wichtige Ansatzpunkte für die Förderung nachhaltiger Mobili-tät auf. Sie verdeutlicht die Anwendungsmöglichkeiten der verschiedenen Planungsinstrumen-te, die zur Gestaltung der Verkehrswende oft noch nicht ausreichend genutzt werden. Die 20 Steckbriefe geben Planenden, Entscheidenden und allen an Planungsprozessen Interessierten einen Überblick über die verschiedenen Planungsinstrumente und ihre Einsatzmöglichkeiten. Hilfreich ist dafür die Systematisierung der Planungsinstrumente hinsichtlich der jeweils damit angesprochenen Planungsebene (Quartier, Stadt/Kreis, Region und Land), der Verbindlichkeit der Planung (formell oder informell) sowie ihrer eher konzeptionellen oder eher operativen Ausrichtung. Die übersichtliche Darstellung in Form von Steckbriefen inklusive Praxisbeispiel und weiterführenden Literaturangaben sowie ergänzende Hinweise zur Anwendung erleich-tern in der Planungspraxis die schnelle Orientierung zur Auswahl der für eine konkrete Pla-nungsaufgabe jeweils passenden Instrumente.

Die dringend erforderliche Verkehrswende kann durch eine integrierte Stadt- und Verkehrs-planung und den geschickten Einsatz der auf den verschiedenen Ebenen der Planung zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente wesentlich mitgestaltet werden. Genau diese integrierte Sichtweise und die interdisziplinäre Zusammenarbeit der Planerinnen und Planer aus den verschiedenen Fachrichtungen ist ein zentrales Anliegen der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V., in der fast 2.000 Mitglieder aus sämtlichen Bereichen der Planung (Stadtplanung, Verkehrsplanung, Landschaftsplanung, Umweltplanung u. v. m.) tätig sind.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre mit großem Mehrwert für Ihre eigene Planungsar-beit. Unserer Broschüre wünsche ich eine weite Verbreitung mit hohem Nutzen für die Praxis einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung.

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter
ehemaliges Vorstandsmitglied der SRL
(Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V.)

Inhalt

Einleitung	7
Planungsinstrumente	
Bebauungsplan	12
Flächennutzungsplan	14
Fußverkehrskonzept	16
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	18
Klimaschutzteilkonzept Mobilität	20
Lärminderungsplan und Lärmaktionsplan	22
Luftreinhalteplan	24
Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmanagementkonzept	26
Nahmobilitätskonzept	28
Nahverkehrsplan	30
Parkraummanagementkonzept	32
Radverkehrskonzept	34
Regionales Entwicklungskonzept, Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept	36
Regionalplan	38
Standortbezogenes Mobilitätskonzept	40
Städtebaulicher Vertrag	42
Stellplatzsatzung	44
Verkehrsentwicklungsplan	46
Verkehrsmanagementkonzept	48
Wirtschaftsverkehrskonzept	50
Beispiele	
Beispiel: Quartiersentwicklung Lincoln-Siedlung in Darmstadt	53
Beispiel: Verkehrsentwicklungsplan Bremen	57
Empfehlungen	61
Fazit	64

Einleitung

Die Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung und damit für eine nachhaltige Mobilität werden auf vielen Ebenen der räumlichen und infrastrukturellen Planung gesetzt. Hierfür stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung. Die Vielfalt an Instrumenten und deren sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen, Einsatzmöglichkeiten und Wirkungsebenen machen einen guten Überblick und die Wahl der jeweils geeigneten Instrumente nicht einfach. Um Planende sowie Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger bei der Wahl eines oder mehrerer geeigneter Planungsinstrumente zu unterstützen, stellt die vorliegende Broschüre wichtige Planungsinstrumente und ihre möglichen Beiträge zu einer nachhaltigen Mobilität steckbriefartig vor.

Die Planungsinstrumente werden hinsichtlich des Bezugsraumes (Region, Stadt, Quartier), hinsichtlich der Verbindlichkeit der Planung (formell und informell) sowie in operative und konzeptionelle, kurzfristige und langfristige Planungsinstrumente unterschieden. Diese inhaltliche Systematik ist in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt und wird im Kopf der Steckbriefe der einzelnen Planungsinstrumente wieder aufgegriffen. Zur einfachen Auffindbarkeit sind die Steckbriefe in der Broschüre alphabetisch sortiert. Die Darstellung der Instrumente ist dabei knapp gefasst. Für weitere Informationen sind zu jedem Instrument Beispiele und Literaturhinweise gegeben.

Um einen Einblick in die praktischen Anwendungsmöglichkeiten der Instrumente zu geben, werden am Ende der Broschüre zwei gute Beispiele ausführlicher dargestellt. Aufbauend auf den Beispielen und den Erkenntnissen aus der Erstellung der Steckbriefe werden abschließend Empfehlungen für Bund, Länder und Kommunen abgeleitet, wie sich eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstützen lässt.

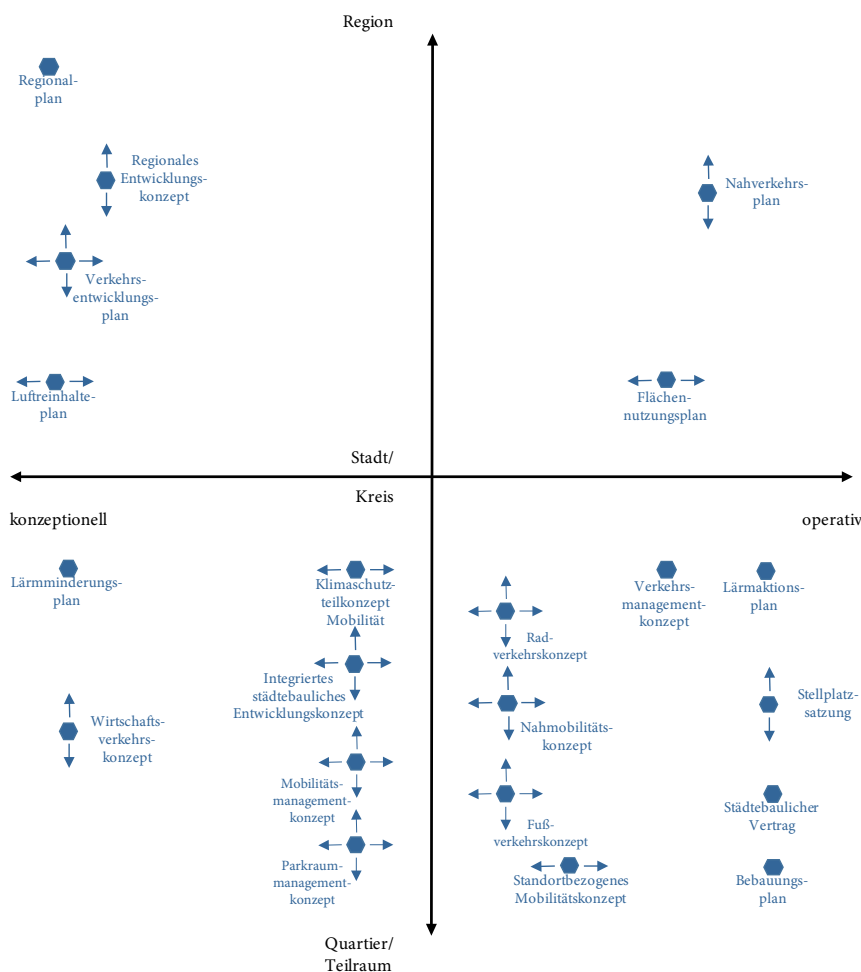
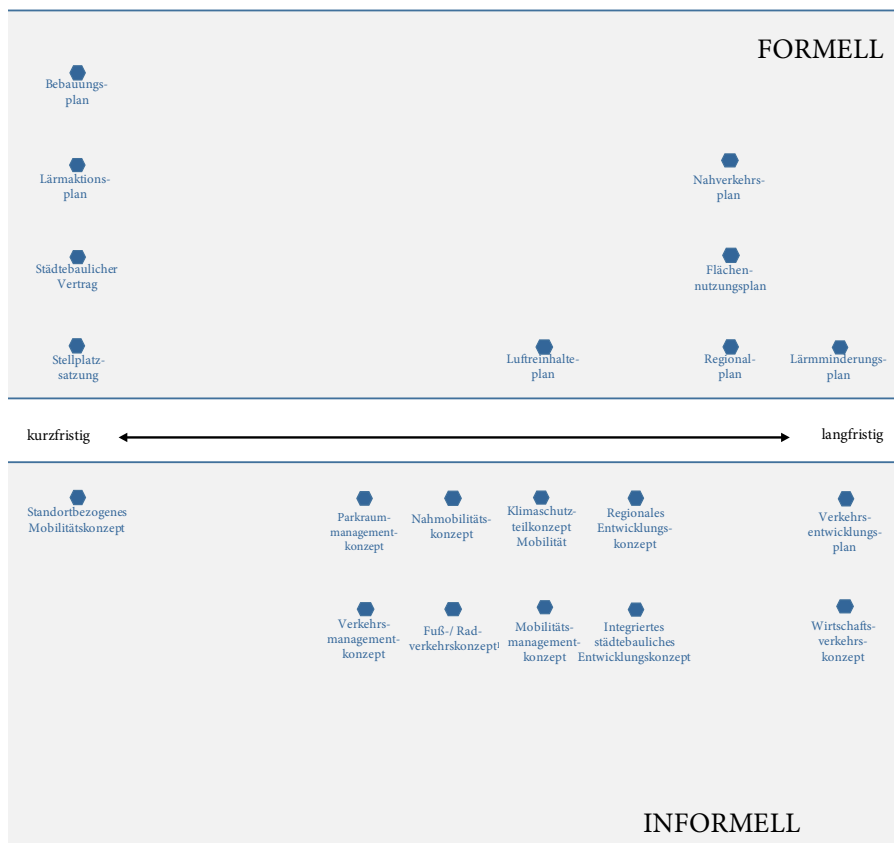


Abbildung 1:
Übersicht über Bezugsraum
und Inhalt der verschiedenen
Instrumente

Abbildung 2:
Überblick über den zeitlichen
Bezug und die Verbindlichkeit
der Instrumente



Die vorliegenden Inhalte wurden durch den Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ des Forum Mensch und Verkehr der SRL erarbeitet.

Mitglieder des Arbeitskreises:

Conny Louen (Arbeitskreisleitung und Redaktion), Jacqueline Maaß (Arbeitskreisleitung und Redaktion), Mechtild Stiewe (Arbeitskreisleitung und Redaktion), Volker Albrecht (†), Klaus J. Beckmann, Volker Blees, Stefanie Bremer, André Bruns, Christian Holz-Rau, Jana Fischer, Nicole Leubert, Paula Quentin, Ulrike Reutter, Christian Scheler, Gernot Steinberg, Gisela Stete

Wir danken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Expertenworkshops für ihre wertvollen Hinweise und Anmerkungen zu den erarbeiteten Steckbriefen.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Expertenworkshops waren:

Wolfgang Aichinger (AGORA Verkehrswende), Paul Bickelbacher (Stadt München), Gabriele Bloem (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Siegfried Dittrich (Stadt Berlin), Martin Jakob-Landmesser (Stadt Hochheim am Main), Frithjof Look (Stadt Einbeck), Isolde Magin-Konietzka (Rat für Nachhaltige Entwicklung), Katja Naefe (Zukunftsnetz Mobilität NRW), Frank Niemeyer (Stadt Wolfenbüttel), Peter Sturm (Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH)

Vor dem Hintergrund zunehmender Lärmbelastungen, Luftverschmutzungen und Klimabeeinträchtigungen durch den Verkehrssektor und daraus resultierenden Beeinträchtigungen der Lebensqualität in vielen Städten gewinnt das Thema „nachhaltige Mobilität“ zunehmend an Bedeutung. In Klimaschutzkonzepten, Luftreinhalteplänen und auch in Verkehrsentwicklungsplänen etc. werden jeweils separat konkrete Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität entwickelt, deren Wirksamkeit allerdings im Zusammenspiel eine deutlich höhere Wirkung entfalten könnte. Voraussetzung dafür ist die integrierte Betrachtung und Behandlung der verschiedenen Handlungsfelder.

Die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität werden nicht nur in der Verkehrsplanung, sondern auf vielen Ebenen der räumlichen Planung gesetzt. Bereits bei der Entwicklung von neuen sowie der Überplanung von bestehenden Stadtquartieren, Wohn- und Gewerbegebieten, bei der Standortplanung von Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen, Einzelhandel) sowie bei der Ermittlung von Stellplätzen über Stellplatzsatzungen und bei der Flächennutzungs- und der Bauleitplanung können die Prinzipien der Nachhaltigkeit durch entsprechende Vorgaben gezielt umgesetzt werden. Hierfür stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung.

Intention des Papiers ist es, die Planungsinstrumente zu identifizieren, die zur Förderung nachhaltiger Mobilität eingesetzt werden können. Dabei werden konkrete Möglichkeiten aufgezeigt, die die einzelnen Planungsinstrumente hierzu bieten. Es werden auch Hemmnisse dargestellt, um darauf aufbauend Empfehlungen zu formulieren, wie diese Instrumente modifiziert und ergänzt bzw. Lücken in der Anwendung geschlossen werden können.

Festzuhalten ist, dass die zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente schon heute weitgehende Möglichkeiten für die Implementierung, Sicherung und Förderung einer nachhaltigen Mobilität bieten. Die Möglichkeiten werden oft nur unzureichend ausgeschöpft. Auch hier soll die Handreichung entsprechende Hinweise geben.

Das Papier wendet sich an (Fach-)Planerinnen und Planer sowie an alle inhaltlich beteiligten Entscheidungsträgerinnen und -träger in Planungs- und Entwicklungsprozessen.

„Nachhaltigkeit“ ist ein der Forstwirtschaft entstammendes Handlungsprinzip (v. Carlowitz, 1713), nach dem der Verbrauch und die Beeinträchtigungen von Ressourcen auf das Maß ihrer Regenerationsfähigkeit begrenzt werden sollen. Dieses Prinzip hat über die Rio-Konferenz (1992) Eingang in die Anforderungen an Raum-, Stadt-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung gefunden (Agenda 21). Die Zukunftsfähigkeit anthropogener Siedlungs-, Lebens- und Wirtschaftsweisen steht dabei in einem Spannungsfeld von:

- sozialer Stabilität und Gerechtigkeit, Chancengleichheit, individueller und sozialer Entwicklungsfähigkeit, selbstbestimmtem Leben mit Wahlmöglichkeiten („Soziales“),
- wirtschaftlicher Entwicklung, wirtschaftlicher Stabilität („Ökonomie“),
- Erhaltung und Wiederherstellung der geogenen und natürlichen Ressourcen, Gewährleistung von Klimaschutz, Lärmschutz, Umweltschutz und Bio-Diversität („Ökologie“).

Ziel ist die Generationengerechtigkeit, d. h. die Sicherung der Lebens- und Wahlmöglichkeiten der nachfolgenden Generationen. Dabei sind auch Landschaften, Gebäude, Gebäudeensembles als kulturelle Hervorbringungen zu erhalten („Kultur“). Gleichzeitig bedarf es der Erhaltung und Verbesserung des physischen, psychischen und sozialen Wohlbefindens der Menschen („Gesundheit“).

Nachhaltige Mobilität

Dies bedeutet im Kontext von Mobilität:

- ▶ eine Sicherung von Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen,
- ▶ eine Gewährleistung von wirtschaftlichen Austauschprozessen in Produktion und Leistungserstellung mit Sicherung von Ausbildung, Arbeit und (sozialen) Transferleistungen,
- ▶ die Minderung von Umwelt- und Gesundheitskosten sowie der Kosten für die Bereitstellung von (verkehrlicher) Infrastruktur,
- ▶ eine weitgehende Vermeidung des Einsatzes von nicht-regenerationsfähigen Ressourcen wie Grundwasser, Boden/Flächen, Bodenschätzen wie fossile Energieträger, eine Umstellung auf den Einsatz regenerativer Ressourcen, eine Vermeidung von Lärmbelastungen und der Zerstörung biotischer Systeme und Lebensräume (Erhaltung der „Bio-Diversität“),
- ▶ die Vermeidung der Zerstörung oder Beeinträchtigung von Kulturgütern.

Dies kann ganzheitlich nur gelingen, wenn Verkehr, d. h. der Transport von Personen, Gütern und Dienstleistungen, unter minimiertem Ressourceneinsatz, d. h. energie- und ressourceneffizient, ermöglicht und betrieben wird („Effizienz“). Dies betrifft Bau, Unterhaltung, Erneuerung, Ersatz/Rückbau und Betrieb der Anlagen gleichermaßen. Dazu bedarf es einer Umstellung auf weniger Ressourcen beanspruchende – oder auf regenerative Ressourcen nutzende – Verkehrsmittel („Konsistenz“). Gleichzeitig müssen Produktions-, Konsum- und Mobilitätsformen so weiterentwickelt werden, dass auf Teile von Gütern und Leistungen oder auf physische Mobilität von Personen und/oder Gütern verzichtet werden kann („Suffizienz“).

Im räumlichen Zusammenhang können für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung Beiträge leisten:

- ▶ eine integrierte Raum-/Siedlungspolitik, Verkehrs- und Mobilitätspolitik auf allen Ebenen (Bund, Land, Region, Stadt, Quartier),
- ▶ eine ausreichende und verträgliche Siedlungsdichte,
- ▶ die Mischung von Funktionen, Nutzerkreisen und Bauformen,
- ▶ Polyzentralität und achsiale Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstandorte
- ▶ sowie eine systematische Vernetzung der Verkehrsträger.

Nachhaltige Mobilität basiert vor allem auf:

- ▶ hohen Anteilen nichtmotorisierter Verkehre,
- ▶ hohen Anteilen eines energie- und ressourceneffizienten sowie postfossilen Öffentlichen Verkehrs,
- ▶ einem Einsatz von Elektrofahrzeugen, Wasserstoff- und Hybridfahrzeugen im motorisierten Individualverkehr, im ÖPNV und im Güter-Wirtschaftsverkehr,
- ▶ einer Stärkung inter- und multimodaler Mobilitätsformen durch „bequeme“ Informationszugänglichkeit und Nutzungsformen wie auch Übergänge,
- ▶ verkehrsvermeidenden Einsatzformen virtueller Mobilität („Kommunikation“).

Planungsinstrumente

- Bebauungsplan
- Flächennutzungsplan
- Fußverkehrskonzept
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
- Klimaschutzteilkonzept Mobilität
- Lärminderungsplan und Lärmaktionsplan
- Luftreinhalteplan
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmanagementkonzept
- Nahmobilitätskonzept
- Nahverkehrsplan
- Parkraummanagementkonzept
- Radverkehrskonzept
- Regionales Entwicklungskonzept, Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept
- Regionalplan
- Standortbezogenes Mobilitätskonzept
- Städtebaulicher Vertrag
- Stellplatzsatzung
- Verkehrsentwicklungsplan
- Verkehrsmanagementkonzept
- Wirtschaftsverkehrskonzept

Bebauungsplan

Ein Bebauungsplan regelt die Art und das Maß der baulichen Nutzung von Grundstücken und die Nutzung der von einer Bebauung frei zu haltenden Flächen (z. B. Bauweise, Versorgungs- und Grünflächen). Er enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung (vgl. § 8 Abs. 1 S. 1 BauGB) für einzelne Teile des Gemeindegebietes (vgl. § 9 Abs. 1 S. 1 BauGB). Als verbindlicher Bauleitplan bildet der Bebauungsplan das Hauptinstrument zur Umsetzung der gemeindlichen Planungshoheit. Gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 BauGB bildet der Bebauungsplan die Grundlage für weitere, zum Vollzug des BauGB erforderliche Maßnahmen.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB hat ein Bebauungsplan folgende Ziele:

- ▶ Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, wobei insbesondere Wert auf soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Aspekte gelegt wird,
- ▶ Gewährleistung einer sozialgerechten Bodennutzung, welche dem Allgemeinwohl dienen soll,
- ▶ Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt,
- ▶ Entwicklung und Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen,
- ▶ Förderung des Klimaschutzes,
- ▶ Erhaltung der städtebaulichen Gestalt sowie baukultureller Orts- und Landschaftsbilder

Verantwortlichkeit

Kommune

Gesetzl. Grundlage

Kommunale Pflichtaufgabe nach § 1 Abs. 3 BauGB (sofern die Erforderlichkeit gegeben ist)

Verbindlichkeit

Rechtsverbindlicher Plan, wobei die Gemeinden nur unter bestimmten Voraussetzungen zur Aufstellung verpflichtet sind

Förderkulisse

Als kommunale Pflichtaufgabe nicht förderfähig

Prozessmerkmale

Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans, frühzeitige Beteiligung, Entwurf, Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Abwägung der Belange, ggf. Änderungen, Satzungsbeschluss

Verbindung zu anderen Instrumenten

Der Bebauungsplan konkretisiert meist die Festsetzungen eines Flächennutzungsplans (vorbereitender Bauleitplan), kann aber auch als selbstständiger Bebauungsplan aufgestellt werden, wenn kein Flächennutzungsplan erforderlich ist, um die städtebauliche Entwicklung zu ordnen.



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Durch das Instrument des Bebauungsplans lassen sich wichtige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität schaffen, die jedoch einer weiteren Konkretisierung in Verbindung mit dem Bauordnungsrecht bedürfen, z. B. Stellplätze, Carsharing (siehe auch Mobilitätsmanagement).

Insgesamt sollen die Nachteile des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs, reduziert und die Qualität des öffentlichen Raumes gestärkt werden.

Die Facette der interkommunalen Bebauungspläne bietet die Möglichkeit, über die Gemeindegrenzen hinweg eine nachhaltige Flächenentwicklung zu erzielen.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Der Bebauungsplan bietet über das Maß der baulichen Nutzung eine direkte Einflussnahme auf die Flächeninanspruchnahme und die Verkehrserzeugung. Bei seiner Aufstellung sind Belange des Umweltschutzes, der menschlichen Gesundheit, aber auch des öffentlichen Personennahverkehrs und nicht motorisierten Verkehrs zu berücksichtigen.

Über die Art der baulichen Nutzung und die Festsetzung beispielsweise von Grünflächen können wichtige Rahmenbedingungen für die Nahversorgung geschaffen werden, die insbesondere die Nutzungs- und Teilhabemöglichkeiten für ältere und finanziell benachteiligte Bewohnerinnen und Bewohner stärken.

Über die Dimensionierung der Verkehrsflächen und die Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung können darüber hinaus Flächen für den Rad- und Fußverkehr, für das Abstellen von Fahrrädern oder für das Parken von Fahrzeugen vorgesehen werden.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Bremen, Neues Hulsberg-Viertel
<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/bremen-wird-neu/neues-hulsberg-viertel> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt, Lincoln-Siedlung (siehe auch ausführliches Beispiel im Anhang)
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung> [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Bunzel, Arno (Hg.) (2013): Satzungsrecht nach dem Baugesetzbuch. Difu. Berlin
- ▶ Krautzberger, Michael (2019/2020): „Städtebaurecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg
- ▶ Louis, Hans-Walter (2019/2020): „Raumrelevantes Umweltrecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt das übergeordnete Grundkonzept der gesamtstädtischen bzw. gemeindlichen Entwicklung dar und formuliert eine Entwicklungsperspektive. Diese bildet den Rahmen für konkrete städtebauliche Vorhaben und Bauprojekte. Mögliche Darstellungsinhalte sind im BauGB benannt. Der Flächennutzungsplan definiert die Nutzung der Flächen (Wohngebiet, Gewerbegebiet, Grünflächen, Verkehrsflächen), verweist auf Restriktionen (Altlasten, Hochwasserschutz) und übernimmt die Inhalte der Fachplanungen (Regionalbahn, Bundesfernstraßen, Hauptverkehrsstraßen etc.).

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel ist die Steuerung und Unterstützung der siedlungsstrukturellen räumlichen Entwicklung. Die verschiedenen Nutzungsansprüche (Wohnen, Arbeiten, Erholen, Einkaufen) und Interessen (öffentlich, privat) sollen räumlich – u. a. mittels Flächenmanagement – in ein ausgewogenes Gleichgewicht gebracht werden. Die Flächenvorhaltung für z. B. Schienenstrecken gehört ebenfalls zu den Zielen des Flächennutzungsplans.

Verantwortlichkeit

Kommune

Gesetzl. Grundlage

Kommunale Pflichtaufgabe nach § 1 Abs. 3 BauGB (sofern die Erforderlichkeit gegeben ist)

Verbindlichkeit

Grundsätzlich behördenverbindlich, teilweise unmittelbare Außenwirkung bei Vorhaben im Außenbereich (z. B. Windenergie), kein Rechtsanspruch auf Erstellung

Förderkulisse

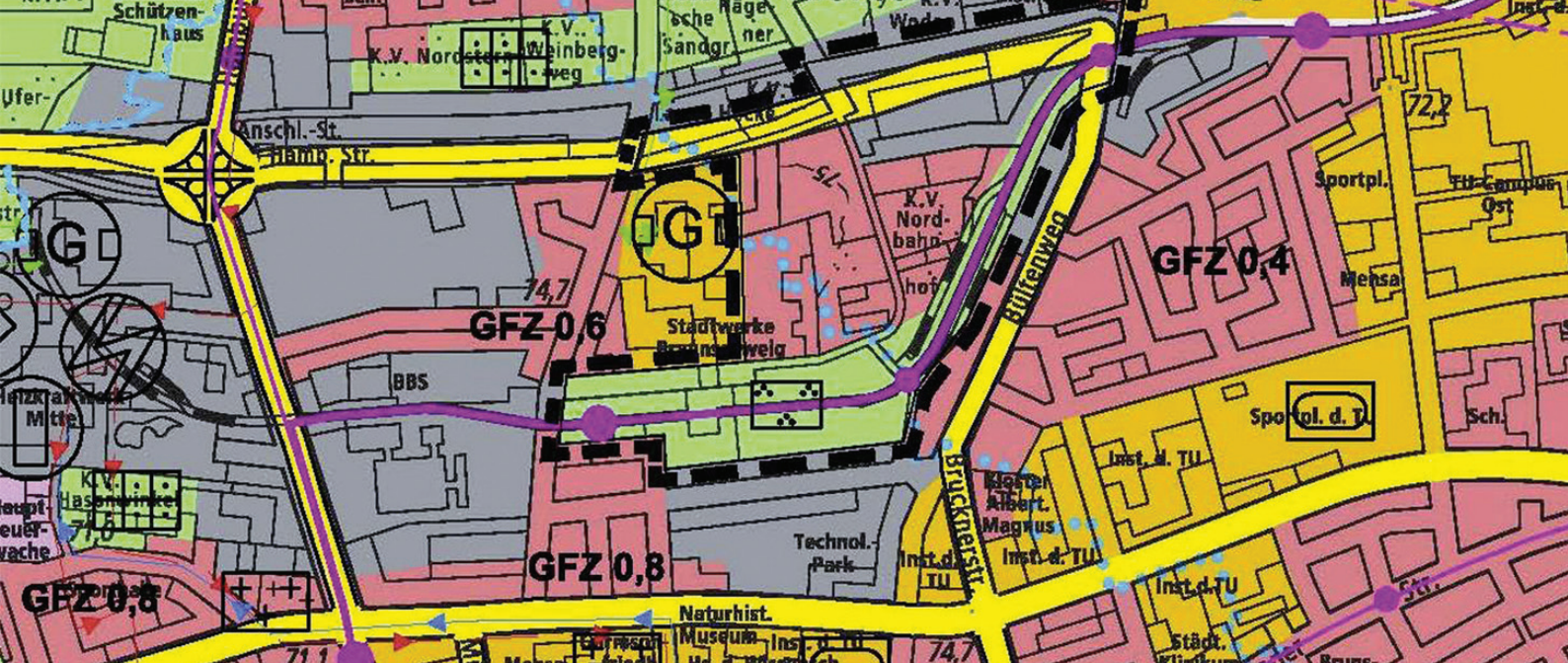
Als kommunale Pflichtaufgabe nicht förderfähig, vorgelagerte Konzepte möglicherweise förderfähig

Prozessmerkmale

Verpflichtende Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Ämtern ist im BauGB formell geregelt; Planungshorizont ist zunächst 10 bis 15 Jahre, danach sollte eine Neuaufstellung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgen.

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Berücksichtigung des Regionalplans
- ▶ Berücksichtigung von Stadtentwicklungskonzepten
- ▶ Rahmensetzung für Bebauungspläne
- ▶ Maßnahmen aus Fachplanungen (z. B. Lärminderungsplan), Konzepten (z. B. Integriertes Stadtentwicklungskonzept), aber auch der strategischen Verkehrsplanung (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Sustainable Urban Mobility Plan) können über die Flächennutzungsplanung und die dortigen Darstellungsmöglichkeiten des § 5 Abs. 2 BauGB formell gesichert werden



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Der Ausschluss von Bauvorhaben im Außenbereich, die Festbeschreibung von kleinteiliger Nutzungsmischung und eine flächensparsame Siedlungsentwicklung unterstützen eine nachhaltige Mobilität und sichern oder verbessern die Erreichbarkeit vor allem ohne MIV. Standorte für Park & Ride können gesichert werden. Hierbei ist jedoch nicht nur die räumliche Distanz (Radius) entscheidend, sondern auch die Beachtung tatsächlicher Barrieren (tatsächliche Zugänglichkeit). Inhaltlich verfügt der Flächennutzungsplan über vielfältige Festschreibungsmöglichkeiten. Es ist möglich, mittels verbindlicher Bebauungspläne die konkrete städtebauliche Entwicklung gegenüber der geplanten langfristigen städtebaulichen Entwicklung im Flächennutzungsplan abweichend voranzutreiben. Der Flächennutzungsplan kann im Nachhinein „berichtigt“ werden. Dadurch kann die Wirksamkeit des Flächennutzungsplans stark eingeschränkt werden, da dieser der tatsächlichen Bauleitplanung nicht mehr folgt und keinen Orientierungsrahmen mehr bietet.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Der Flächennutzungsplan kann mittelbar über die Art der baulichen Nutzung die Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelnutzung beeinflussen. So können Nutzungsmischung und kompakte Strukturen den nicht motorisierten Verkehr begünstigen. Die Siedlungsflächenentwicklung entlang von Nahverkehrsachsen und eine entsprechend hohe Dichte im Nahbereich von ÖV-Haltestellen sowie die Flächenvorhaltung für den ÖV stärken den öffentlichen Verkehr.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Bremen – Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsprogramm
<https://fnp-bremen.de> [zugriffen am 18.05.2020]
- ▶ Stuttgart – Flächennutzungsplan
<https://www.stuttgart.de/aktueller-fnp> [zugriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Bunzel, Arno (Hg.) (2013): Satzungsrecht nach dem Baugesetzbuch. Difu. Berlin
- ▶ Krautberger, Michael (2019/2020): „Städtebaurecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg
- ▶ Louis, Hans-Walter (2019/2020): „Raumrelevantes Umweltrecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg

Fußverkehrskonzept

Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen für die Förderung des Fußverkehrs in Stadtquartieren oder der Gesamtstadt, u. a. engmaschige Netze, Aufenthaltsqualitäten, Barrierefreiheit.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Fußverkehrskonzepte sollen die Erreichbarkeit im Nahbereich sichern und verbessern und können den Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen stabilisieren oder steigern. Sie sind ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Stadtquartieren. Der Fußverkehr soll sicher auf ausreichend dimensionierten Wegen mit attraktiven und dichten Querungsangeboten geführt werden, die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen (Straßen-)Raumes soll gestärkt und Bewegungsräume sollen zurückgewonnen werden. Die Bevölkerung soll für die Belange/Probleme (z. B. Elterntaxis) des Fußverkehrs sensibilisiert werden.

Verantwortlichkeit

Kommune

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Förderung von Maßnahmen indirekt durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), bei entsprechender Schwerpunktsetzung durch Städtebauförderprogramme wie Soziale Stadt und Stadtumbau West/Ost, Landesförderprogramme wie „Los geht's!“ (Fußverkehrs-Check) in Baden-Württemberg oder Nahmobilitäts-Check über die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH) in Hessen; teilweise Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen

Prozessmerkmale

Eine Beteiligung ausgewählter Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, ältere oder körperlich eingeschränkte Personen) z. B. mittels Stadtteilspaziergängen ist erfahrungsgemäß sinnvoll und zielführend z. B. als Fußverkehrs-Checks.

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrsentwicklungsplan, Sustainable Urban Mobility Plan, Städtebaulichem Rahmenplan (z. B. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept), Bebauungsplan
- ▶ In Verbindung mit Radverkehrskonzepten oder als Bestandteil von Nahmobilitätskonzepten, Mobilitätskonzept im Rahmen von Stadtentwicklungsvorhaben



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Fußverkehrsplanung ist in kleinen Kommunen ein geeignetes Instrument, um flächendeckend die Bedingungen zu verbessern, z. B. Dimensionierung von Gehwegen, Querungsangebote, Aufenthalt durch ansprechende Gestaltung des Verkehrsraumes, Zugänglichkeit von Infrastruktur wie Nahversorgung, Schulen, Haltestellen.

In größeren Städten empfiehlt sich zunächst die Fokussierung auf die Quartiersebene, wobei exemplarisch einzelne (Wohn-) Quartiere mit besonderem Handlungsbedarf betrachtet werden und beispielhaft Maßnahmen mit Modellcharakter entwickelt werden können. Dabei ist besonders auf die Konkurrenzen mit dem ruhenden Verkehr (Stichwort Gehwegparken) und mit dem Radverkehr (Stichwort Freigabe von Gehwegen) zu achten.

Ein weiterer Gesichtspunkt – insbesondere im ländlichen Raum – ist die Bereitstellung und Sicherstellung von Versorgungsinfrastruktur wie z. B. Einkaufsmöglichkeiten und soziale Infrastruktur oder Betreuungs- und Bildungsangebote (Schulen), die in fußläufiger Entfernung liegen. Dies ist zwar nicht Aufgabe eines Fußverkehrskonzepts, gehört aber zu den Rahmenbedingungen der Fußverkehrsförderung.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Fußverkehr(-infrastruktur) fördert die Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben; insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinder und Jugendliche sind gute Rahmenbedingungen im Fußverkehr essenziell. Darüber hinaus werden die eigenständige Mobilität von Kindern und deren gesunde motorische Entwicklung unterstützt. Eine Verringerung der volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten, wie Kosten für Infrastruktur und deren Instandhaltung sowie der Gesundheitskosten durch Förderung der aktiven Bewegung, z. B. auf Schulwegen, werden unterstützt. Der Fußverkehr als umweltfreundlicher Verkehrsträger trägt zu einer Reduzierung belastender Luftschadstoffe und Lärmemissionen bei. Ebenso wird die Flächeninanspruchnahme von Verkehrsanlagen reduziert.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Berlin – Fußverkehrsstrategie Berlin
https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/ [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Griesheim – „Besitzbare Stadt“ und „Bespielbare Stadt“ (als Teilkonzept mit Fokus auf Ältere bzw. Kinder)
<https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/> und <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/> [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ AG Nahmobilität (2016): Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen – Baustein Fußverkehr. Wiesbaden
<https://www.mobilehessen2030.de/mm/Bro.FuVerk-WEb-k.pdf> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits, Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), Nr. 212. Köln
- ▶ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW (Hg.) (2016): Fußverkehrs-Checks, Leitfaden zur Durchführung. Dortmund/Karlsruhe
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept oder Stadtentwicklungskonzept bildet eine strategisch-planerische Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung von Städten und Stadtquartieren und für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Hierbei werden verschiedene Themen- bzw. Handlungsfelder (z. B. öffentlicher Raum, Einzelhandel und Nahversorgung, Bildung und Qualifizierung, Grün- und Freiraum, Verkehr und Mobilität), unterschiedliche räumliche Ebenen und relevante Akteurs- und Bevölkerungsgruppen einbezogen. Die Konzepte zielen auf eine langfristige Entwicklung ab.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel der integrierten Stadtentwicklung ist eine nachhaltige Entwicklung der Städte und Stadtquartiere in einem tragfähigen Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekten. So finden die Sicherung des sozialen Miteinanders ebenso Eingang in die Konzepte wie die Sicherung der ökologischen Qualität und der allgemeinen Lebensqualität in der Stadt sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen. Angesichts gesamtgesellschaftlicher Veränderungsprozesse sollen Ressourcen gebündelt, räumliche Disparitäten vermieden und Chancengleichheit für alle Teilräume und Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden.

Verantwortlichkeit

Kommune

Gesetzl. Grundlage

Besonderes Städtebaurecht im BauGB, Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung, ggf. entsprechende Vorgaben der Länder beachten

Verbindlichkeit

Kein Rechtsanspruch auf Umsetzung, Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung

Förderkulisse

Ggf. über Städtebauförderung möglich (Nachfrage bei der zuständigen Bewilligungsbehörde des Landes erforderlich)

Prozessmerkmale

Entwicklung eines Konzepts mit Bestandsanalyse, Leitbild, Handlungszielen und -schwerpunkten, konkreten Projekten und Maßnahmen, Evaluationskonzept sowie Kosten- und Finanzierungsplan, konkreter Gebietsbezug, integrierter Ansatz unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen sowie städtebaulichen Aspekten, ortsspezifische Schwerpunktsetzung möglich, weitreichende Beteiligung der Bevölkerung im Entstehungsprozess, kontinuierliche Fortschreibung empfehlenswert, Umsetzung häufig begleitet durch ein entsprechendes Management, z. B. Quartiersmanagement

Verbindung zu anderen Instrumenten

- Verbindung mit übergeordneten, sektoralen und teilräumlichen Entwicklungskonzepten und Plänen, Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung (sofern kommunalpolitisch beschlossen), als Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans / Sustainable Urban Mobility Plan oder in abgestimmter Bearbeitung



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Der Vorteil integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte liegt darin, dass sie einzelne Themen – wie die nachhaltige Mobilität – in eine übergeordnete Entwicklungsstrategie einbetten und einen konkreten räumlichen Bezug herstellen. Durch den hohen Stellenwert, den die Beteiligung unterschiedlicher Fachämter und verschiedener Akteure der Stadtgesellschaft einnimmt, können Maßnahmen, die in diesem Rahmen entwickelt werden, eine höhere Akzeptanz entfalten als isolierte (verkehrsplanerische) Fachplanungen.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Leipzig – Fachkonzept Nachhaltige Mobilität im integrierten Stadtentwicklungskonzept „Leipzig 2030“ <https://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept-insek/> [zugriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt-Ost – Stadtumbau (Kapellplatzviertel/ Woogsviertel/Ostbahnhof) <https://da-bei.darmstadt.de/topic/vorhabenliste/thought/1363> [zugriffen am 18.05.2020]
- ▶ Gemeinden Windeck/Waldbröl 2025 – Interkommunales Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Gemeinden Windeck/Waldbröl 2025 (Rhein-Sieg-Kreis) https://www.windeck-bewegt.de/dokumente/upload/170120_IKEHK_Windeck_Waldbroel_Druck.pdf [zugriffen am 18.05.2020]

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

In Bezug auf eine nachhaltige Mobilität können Aussagen zu Verkehrsnetzen und Verkehrsangeboten einschließlich der Förderung von (Nah-)Mobilität, Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsmanagement mögliche Ansätze sein, die in einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept oder Stadtentwicklungskonzept aufgegriffen werden und der Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung dienen. Zudem können beispielsweise durch eine Förderung der Nahversorgung und Aufwertung öffentlicher Räume förderliche Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden.

Weiterführende Informationen

- ▶ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit – BMUB (2016): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen, 2. Aufl. https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/Arbeitshilfe_ISEK.pdf?__blob=publicationFile&v=5 [zugriffen am 18.05.2020]

Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ist eine langfristig ausgelegte strategische Planungs- und Entscheidungshilfe für klimafreundliche Mobilität in Kommunen. Sie umfasst ein breites Maßnahmenspektrum für alle Verkehrsträger im Personen- und für den Güterverkehr.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Primäres Ziel des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität ist die Reduktion der verkehrlichen CO₂-Emissionen in den Gebietskörperschaften.

Verantwortlichkeit

Kommunen, auch kommunale Zusammenschlüsse wie Zweckverbände, Landkreise

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe, teilweise Voraussetzung zur Förderung von nachfolgenden investiven Maßnahmen (Radverkehr, intermodale Verknüpfungspunkte)

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Die Erarbeitung eines Klimaschutzteilkonzepts Mobilität wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (z. T. durch Sonderprogramme wie Green City Plans) gefördert; neben dem Konzept können auch investive Maßnahmen gefördert werden.

Prozessmerkmale

Erstellung einer CO₂-Bilanz, Entwicklung von Indikatoren und Aufbau eines Controllings; breite Beteiligung und partizipative Maßnahmenentwicklung

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrsentwicklungsplan/Sustainable Urban Mobility Plan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Masterplan Mobilität
- ▶ Unter Berücksichtigung von Radverkehrs- oder Nahmobilitätskonzepten
- ▶ Unter Berücksichtigung von Nahverkehrsplänen
- ▶ Unter Berücksichtigung von Luftreinhalte- und Lärminderungsplänen



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Die Erstellung einer CO₂-Bilanz erweist sich in der Praxis durch die häufig unzureichende Messbarkeit von Parametern als schwierig. Es gibt keine expliziten Vorgaben dazu, welche Klimaschutzziele (abgesehen von Reduktion) in den kommunalen Gebietskörperschaften gesetzt werden (Klimaziele des Bundes).

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität hat explizit eine klimafreundliche Mobilität zum Ziel. Die Zielsetzung, die CO₂-Bilanz, die Definition von Indikatoren und die Maßnahmenentwicklung geschehen im Sinne des Klimaschutzes. Damit geht aber auch eine Reduktion von Verkehrsauswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftreinhaltung einher.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Nahverkehr Rheinland – Klimaschutzteilkonzept Mobilität für das Rheinland
https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien_NVR/Downloadcenter/Mobilitaetsentwicklung/NVR_Klimaschutzteilkonzept_Abschlussbericht.pdf [zugriffen am: 18.05.2020]
- ▶ Bottrop – Klimaschutzteilkonzept Mobilität für Bottrop
https://www.bottrop.de/vv/downloads/kskmob_bot [zugriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK)
<https://www.klimaschutz.de/service/das-beratungsangebot-des-skkk> [zugriffen am 18.05.2020]

Lärminderungsplan und Lärmaktionsplan

Lärminderungs- und Lärmaktionspläne sind Planungsinstrumente zur strategischen (langfristigen/kurzfristigen) Lärminderung. Bestandteil der Lärminderungsplanung ist die Erfassung und Darstellung von Lärmbelastungen in Lärmkarten (Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm) für definierte Ballungsräume, Hauptverkehrswege und Großflughäfen, um stark durch Lärm belastete Bereiche zu identifizieren. Es werden wirtschaftliche und aufeinander abgestimmte Schallschutzmaßnahmen beschrieben; verschiedene Ansätze zur Umsetzung überlagern sich.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel ist die langfristige Reduzierung der Lärmbelastung entlang von Verkehrsinfrastrukturen, die Einhaltung von Grenzwerten nach Richtlinie 2002/49/EG und der Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme von Geräuschemissionen.

Verantwortlichkeit

Kommune, Landesbehörde, Eisenbahnbundesamt (für Schienenwege)

Gesetzl. Grundlage

Nach § 47 BImSchG ist die Lärminderungsplanung eine verpflichtende Aufgabe für Ballungsräume mit über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 EW pro Quadratkilometer bzw. Ballungsräume mit über 250.000 EW, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei bzw. sechs Mio. Kfz pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 bzw. 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen mit über 50.000 Starts/Landungen. Mittels Lärmkarten werden Belastungen identifiziert und bei Grenzwertüberschreitungen, d. h. 24-Stunden-Pegel (LDEN) von ≥ 70 dB(A) und/oder Nachtpegel (LNight) von ≥ 60 dB(A), sind Lärmaktionspläne zur kurzfristigen Lärminderung aufzustellen.

Verbindlichkeit

Der Lärmaktionsplan ist behördenverbindlich. Die Umsetzung von Lärminderungsplänen kann von Betroffenen unter Umständen eingeklagt werden. Es besteht aber kein Rechtsanspruch auf Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans.

Förderkulisse

Als Pflichtaufgabe nicht förderfähig

Prozessmerkmale

Erstellung der Lärmkarten auf Basis von vorgegebenen Berechnungsverfahren. Die Lärmkarten haben den Mindestanforderungen des Anhangs IV der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG mittels BMU an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Lärmkarten sind alle fünf Jahre zu überarbeiten. Die Öffentlichkeit ist an der Aufstellung der Lärmaktionspläne zu beteiligen.

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Wird oft in engem Zusammenhang mit Verkehrsentwicklungsplan erstellt
- ▶ Lärmaktionsplan als Bestandteil des Lärminderungsplans
- ▶ Unter Berücksichtigung von Flächennutzungsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Bebauungsplan möglich



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Bisher werden die einzelnen Verkehrsträger i. d. R. separat behandelt, da eine gesetzliche Grundlage für die gemeinsame Betrachtung fehlt. Das führt dazu, dass Mehrfachbelastungen nicht abgebildet werden. Maßnahmen wären jedoch auch bei einer zu hohen Gesamtbelastung sinnvoll, auch wenn der einzelne Verkehrsträger nicht über dem Grenzwert liegt. Zudem wäre eine verbindliche Festlegung von strategischen Zielen und Verzahnung mit anderen Planungsinstrumenten auf gesamtstädtischer Ebene notwendig, um eine integrierte Betrachtung und Diskussion der Lärmproblematik und im weiteren Schritt koordinierte, effektive Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Zusätzliche Hürden stellen der Koordinationsaufwand zwischen den Verkehrsträgern und der Mangel an vergleichbaren Werten und Zielgrößen für die Bewertung von Maßnahmen dar.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Die Instrumente sind grundsätzlich gut geeignet, um die Belastung durch die unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen aufzuzeigen. Insbesondere in Ballungsräumen treten Geräuschemissionen verschiedener Verkehrsträger oft gebündelt auf (z. B. Fluglärm, Straßenlärm, Schienenlärm). Lärminderungspläne und Lärmaktionskarten leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität, indem (insbesondere die durch den MIV verursachte) Lärmbelastung reduziert und die Aufenthaltsqualität in lärmbelasteten Zonen durch die Umsetzung von Maßnahmen erhöht wird.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hamburg – Informationen zur Lärminderungsplanung sowie interaktive Lärmkarten und LAP: <https://www.hamburg.de/laerm/> [zugegriffen am: 18.05.2020]
- ▶ Norderstedt – Lärminderungs- und Lärmaktionsplanung, als eine der ersten Kommunen mit umfangreicher Öffentlichkeitsbeteiligung (2008-13) <https://www.norderstedt.de/Leben-Wohnen/Wohnen/%20Umwelt/Lärmschutz/Lärmaktions%20plan-Norderstedt> [zugegriffen am: 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Umweltbundesamt (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. Dessau-Roßlau <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Volpert, Michael et al. (2010): Stand der kommunalen Lärmaktionsplanung – unterschiedliche Vorgehensweisen und das Beispiel Berlin; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Kapitel 2.3.1.3. Berlin/Heidelberg

Luftreinhalteplan

Der Luftreinhalteplan (und Luftreinhalteaktionsplan) ist ein nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) definiertes Planungsinstrument zur strategischen Verbesserung der Luftqualität. Wenn die von der EU und national gesetzten maximalen Immissionswerte überschritten werden, sind die zuständigen Behörden verpflichtet, Luftreinhaltepläne aufzustellen und darin Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festzulegen. Werden sogenannte Alarmwerte überschritten, ist ein „Plan für kurzfristige Maßnahmen“, allgemein „Aktionsplan“ genannt, zu erstellen.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel ist es, die Luftqualität insbesondere in belasteten Ballungsräumen zu verbessern und die gesetzlichen Grenzwerte zu Immissionskonzentrationen langfristig einzuhalten oder zu unterschreiten bzw. die Zeitdauer ihrer Überschreitung kurz zu halten.

Verantwortlichkeit

Länder bzw. Landesbehörden im Benehmen mit den betroffenen Kommunen, regionale Gebietskörperschaften

Gesetzl. Grundlage

Verpflichtende Aufgabe nach EU-Richtlinien zur Luftqualität und BImSchG §47 für Kommunen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf eigenem Gebiet. Bei Emittenten aus Kommunen, die in anderen Kommunen nachweislich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen, sind erstere Kommunen ebenfalls verpflichtet, Luftreinhaltepläne aufzustellen.

Verbindlichkeit

Behördenverbindlich, bei planungsrechtlichen Festlegungen (z. B. Bebauungsplan) zu berücksichtigen (enger Abwägungsspielraum)

Förderkulisse

Als verpflichtende Auflage bei Grenzwertüberschreitungen nicht förderfähig; Fonds der Bundesregierung, z. B. „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“, können unterstützende Leistungen für Kommunen anbieten

Prozessmerkmale

Übergreifende Verursachermanalyse, integrierter Ansatz (d. h. Luftreinhaltung nicht zulasten von Wasser, Boden, Mensch oder anderen Räumen), Öffentlichkeit ist an der Aufstellung der Pläne zu beteiligen

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Regionalplänen
- ▶ Unter Berücksichtigung von Bebauungsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrsentwicklungsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Nahverkehrsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Flächennutzungsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von „Green City Masterplan“



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Im Gegensatz zur Lärminderungsplanung ist die Luftreinhalteplanung verursacherübergreifend, da sie von gemessenen Schadstoffbelastungen ausgeht, in denen sich alle Emissionen überlagern. Bei der Umsetzung von Luftreinhalteplänen müssen ökonomische, soziale und ökologische Aspekte in Einklang gebracht werden. Die Konkretisierung von Maßnahmen und deren Umsetzung wird durch die Tatsache erschwert, dass ein lokal gemessenes Problem nicht unbedingt eindeutig nur einem Verursacher zuzuordnen ist. Der wahrgenommene Spielraum bei der Aufstellung und Umsetzung von Maßnahmen war bisher oftmals auch politischen Interessen unterworfen. Aufgrund des Leipziger Urteils zur Zulässigkeit von Fahrverboten hat sich der Handlungsdruck jedoch erhöht und der Spielraum verringert, sodass die Städte zu einer oftmals weitergehenden Maßnahmenumsetzung angehalten sind.

Bei Überschreitung von Grenzwerten kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen sollten nicht zu einer (auch jährlich wiederkehrenden) Verzögerung einer nachhaltigen Lösung beitragen. Vielmehr sollte die langfristige und dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte angestrebt werden. Die Abstimmung mit Belangen der Regionalplanung deutet in diese Richtung.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Das Instrument ist grundsätzlich geeignet, um die Lebensqualität gerade in Ballungsräumen zu verbessern und zu überwachen, da hier durch Verkehr, Industrie etc. die Luftqualität stärker beeinträchtigt sein kann. Die Zielsetzung des BImSchG ist die Berücksichtigung der ökologischen Aspekte zur Sicherung von Luftqualität. Kommunen und Länder können weitere Zielwerte definieren, um strengere lokale Grenzwerte zu erreichen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit über die Veröffentlichung der Werte zur Luftqualität ermöglicht eine Kontrolle und Diskussion mit allen Betroffenen. Benachteiligte Gruppen oder Gebiete können so gezielter gefördert werden.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hamburg – Luftreinhalteplanung (2. Fortschreibung)
<https://www.hamburg.de/contentblob/9024022/%207dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Berlin – Luftreinhalteplan
https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhalteplanung/luftreinhalteplan_2025/index.shtml [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Umweltbundesamt (2014): Bestandsaufnahme und Wirksamkeit von Maßnahmen der Luftreinhalteplanung. Dessau-Roßlau
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_26_2014_komplett_23.5.2014_0.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Umweltbundesamt: Übersicht der Luftreinhalte- und Aktionspläne in Deutschland. Dessau-Roßlau
<http://gis.uba.de/website/umweltzonen/index.php?tab=lrp> [zugegriffen am 18.05.2020]

Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmanagementkonzept

Mobilitätsmanagement bezeichnet die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen, finanziellen, betrieblichen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure. Mobilitätsmanagement ist als übergeordnete Strategie zu verstehen. Mobilitätsmanagementkonzepte oder Mobilitätsmanagementpläne benennen Ziele, Handlungsfelder, Aktivitäten und Maßnahmen, verantwortliche und beteiligte Akteure sowie erforderliche Ressourcen. Sie sollten auch Hinweise zur Prozessorganisation und Evaluation enthalten.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Mobilitätsmanagementkonzepte sind ein Instrument zur Umsetzung übergeordneter verkehrspolitischer und sonstiger Ziele. Durch Einbeziehung verschiedener Akteure, und insbesondere von verkehrserzeugenden Einrichtungen, soll dabei bereits auf die Verkehrsentstehung bzw. auf die grundlegenden Entscheidungen zum Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Zielwahl, Routenwahl) Einfluss genommen werden. Sie beeinflussen das Verhalten mobiler Personen, erleichtern den gleichberechtigten Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und reduzieren so den motorisierten Individualverkehr.

Verantwortlichkeit

Kommunen, Regionen, Verkehrsverbünde sowie verkehrserzeugende Einrichtungen (Unternehmen, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen usw.), ggf. auch Länder und Bund

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung durch selbstbindende Beschlüsse des jeweiligen Trägers des Mobilitätsmanagementkonzepts, z. B. der (kommunalen) Gebietskörperschaft oder des Unternehmens

Förderkulisse

Förderprogramme für die Erstellung von Mobilitätsmanagementkonzepten (u. a. effizient mobil, mobil gewinnt), bei entsprechender Ausgestaltung auch als Klimaschutzteilkonzepte Mobilität förderfähig, teilweise Sonderprogramme der Länder

Prozessmerkmale

Vororientierung, Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung, Abwägung und Entscheidung, Umsetzung und Wirkungskontrolle

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Als Bestandteil von Klimaschutzkonzepten
- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrsentwicklungsplänen/Sustainable Urban Mobility Plans



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Mobilitätsmanagementkonzepte können als Instrument einer übergeordneten Strategie auf vielen Ebenen und an vielen Ansatzpunkten zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen; eine frühzeitige Einbindung von Mobilitätsmanagement in die bestehenden formellen und informellen Planungsprozesse schafft günstige Rahmenbedingungen. Betriebliche und schulische Mobilitätsmanagementkonzepte setzen bei den Prozessen und Rahmenbedingungen der Verkehrsentstehung an. Mobilitätsmanagement ist ein vergleichsweise kostengünstiger Ansatz. Es kann auch zu Kostensenkungen führen, wenn ein kostspieliger Ausbau der Infrastruktur unterbleibt.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Südhessen – Betriebliches Mobilitätsmanagement, Südhessen effizient mobil
<http://www.suedhessen-effizient-mobil.de> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Frankfurt Rhein Main – Schulisches Mobilitätsmanagement in der Region FrankfurtRheinMain
<https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitaetsmanagement/> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ München – Kommunales Mobilitätsmanagement, Neubürgerpaket, betriebliches Mobilitätsmanagement
<https://www.gscheid-mobil.de> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt – Mobilitätsmanagement in der Entwicklung von Neubauquartieren, Lincoln-Siedlung (siehe auch ausführliches Beispiel am Ende dieser Broschüre)
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/> [zugegriffen am 18.05.2020]

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Förderung der Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes und einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrssysteme, Fokussierung auf das individuelle Mobilitätsverhalten und eine dauerhaft nachhaltigere Mobilität.

Weiterführende Informationen

- ▶ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2019): Mobilitätsmanagement – Ansätze, Akteure, Ausblick. Informationen zur Raumentwicklung 1/2019
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, Nr. 167. Köln
- ▶ Mobilitätsmanagement in Nordrhein-Westfalen
www.mobilitaetsmanagement.nrw.de [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Schreiner, Martin (2017): Mobilitätsmanagement in München: bisherige Erfahrungen und zukünftige Herausforderungen, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Artikel 3.1.3.2. Heidelberg
- ▶ Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hg.) (2012): Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen
- ▶ Zukunftsnetz Mobilität in Nordrhein-Westfalen
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de> [zugegriffen am 18.05.2020]

Nahmobilitätskonzept

Entwicklung von Konzepten für die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß-, Radverkehr etc.) auf kommunaler Ebene. Für den Nahraum kann auch der ÖPNV einbezogen werden, der für mobilitätseingeschränkte Personen zur Überwindung von geringen Distanzen wichtig sein kann.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel ist die Steigerung des Anteils nicht-motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, insbesondere auf Wegen kurzer Distanzen und Reisezeiten in kleinen Netzen als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des urbanen Raums („Stadt der kurzen Wege“).

Verantwortlichkeit

Kommune

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Förderung von Maßnahmen durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), nationalen Radverkehrswegeplan, nationale Klimaschutzinitiative, Städtebauförderprogramme wie Soziale Stadt und Stadtumbau West/Ost sowie entsprechende Landesprogramme, z. B. Aktionsplan Nahmobilität NRW oder Hessen (Nahmobilitäts-Check)

Prozessmerkmale

Beteiligung ausgewählter Zielgruppen (z. B. Kinder und Jugendliche oder körperlich eingeschränkte Personen) sinnvoll und erfahrungsgemäß zielführend

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Plänen und Konzepten wie Verkehrsentwicklungsplan, Sustainable Urban Mobility Plan, städtebaulicher Rahmenplan (z. B. integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept), nationalem Radverkehrsplan, Bebauungsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von Fußverkehrskonzept/Nahverkehrskonzept
- ▶ Mobilitätskonzept im Rahmen von Stadtentwicklungsvorhaben
- ▶ Unter Berücksichtigung Klimaschutzteilkonzept Mobilität



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Nahmobilitätskonzepte sind insbesondere unter Vernetzungs- und Integrationsaspekten relevant. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) im Gesamtkontext. Nahmobilitätskonzepte haben gegenüber Einzelkonzepten für den Fuß- und Radverkehr den Vorteil, dass die Wechselwirkungen und Konflikte von Anfang an zusammenhängend betrachtet und z. B. Konkurrenzen frühzeitig erkannt und entflochten werden. Das Nahmobilitätskonzept ist daher idealerweise Rad- und Fußverkehrskonzepten übergeordnet oder wird anstelle dieser Teilkonzepte erstellt.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Die Nahmobilität mit ihren umweltfreundlichen Verkehrsträgern leistet einen Beitrag zur Reduzierung belastender Luftschadstoffe und Lärmemissionen sowie CO₂-Emissionen. Ebenso reduziert sie die Flächeninanspruchnahme (Versiegelungswirkung, Trennwirkung), Boden- und Wasserverschmutzung. Außerdem werden die volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten, wie Kosten für Infrastruktur und deren Instandhaltung, sowie der Gesundheitskosten durch Förderung der aktiven Bewegung reduziert. Nahmobilitätskonzepte fördern die Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, sozialem Status etc.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Frankfurt am Main – Förderung der Nahmobilität
<https://www.frankfurt-greencity.de/de/status-trends/mobilitaet/foerderung-der-nahmobilitaet/> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Hessen – Förderung der Nahmobilität
<https://www.nahmobil-hessen.de> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Verl (Ostwestfalen)
<https://www.verl.de/leben-in-verl/mobilitaet/verkehrskonzepte> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Dülmen (Münsterland)
https://www.duelmen.de/fileadmin/user_upload/duelmen.de/radverkehr/Nahmobilitaetskonzept.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ AGFS Nordrhein-Westfalen (2015): Nahmobilität im Lebensraum Stadt. Krefeld
- ▶ AGFS Nordrhein-Westfalen (2015): Nahmobilität konkret. Krefeld
- ▶ AGFS Nordrhein-Westfalen (2015): Nahmobilität 2.0. Krefeld
- ▶ AG Nahmobilität (2016): Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen. Wiesbaden
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Nr. 163. Köln

Nahverkehrsplan

Rahmenplan für die Gestaltung der ÖPNV-Leistungen und ggf. Grundlage für deren Ausschreibung. Es werden Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebotes als Mobilitäts-sicherung sowie Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen beschrieben. Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind zu berücksichtigen.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Sicherung und Verbesserung von Erreichbarkeit durch die Angebote des ÖPNV

Verantwortlichkeit

Kreise und kreisfreie Städte für den kommunalen ÖPNV, Zweckverbände und Landesnahverkehrsgesellschaften für den regionalen SPNV und Busverkehr

Gesetzl. Grundlage

Nach Personenbeförderungsgesetz §8 Pflichtaufgabe, Nahverkehrsgesetze der Bundesländer legen die grundsätzlichen Inhalte der Nahverkehrspläne fest.

Verbindlichkeit

Kein Rechtsanspruch auf Umsetzung; Regionale Nahverkehrspläne haben keine unmittelbaren Rechtswirkungen gegenüber den Genehmigungsbehörden und den Verkehrsunternehmen. Bei der Liniengenehmigung haben die Genehmigungsbehörden (Bezirksregierungen) die Inhalte der jeweiligen kommunalen Nahverkehrspläne zu beachten.

Förderkulisse

Als Pflichtaufgabe nicht förderfähig

Prozessmerkmale

Vorhandene Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung mit. Das Einvernehmen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie Abstimmung mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten ist erforderlich, eine Bürgerbeteiligung möglich. Die Vertretungskörperschaft entscheidet über den Nahverkehrsplan.

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Raumordnung
- ▶ Unter Berücksichtigung von Landesplanung
- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan
- ▶ Unter Berücksichtigung von ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Mit dem Nahverkehrsplan legt die Kommune Rahmen- und Zielsetzungen für den ÖPNV fest und unterstützt somit ihre ökologische, ökonomische und soziale Entwicklung. Die Bearbeitungstiefe des Nahverkehrsplans ist gesetzlich nicht geregelt und wird unterschiedlich gehandhabt. Beispielsweise werden die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration in vielen Fällen vernachlässigt. Je mehr hierzu Strategien entwickelt werden, desto eher können Nachhaltigkeit und Lebensqualität in der Kommune bzw. Region verbessert werden.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Mit seinen Rahmenvorgaben und Zielsetzungen trägt der Nahverkehrsplan wesentlich zu einem attraktiven ÖPNV in der Kommune und Region bei. Durch Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration kann der Umweltverbund insgesamt gestärkt werden. Der Nahverkehrsplan trägt insbesondere zu den Zielen bessere Erreichbarkeit, Reduzierung des Flächenverbrauchs, Luftreinhaltung und Klimaschutz bei.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hannover – Kommunalen Nahverkehrsplan der Region Hannover
<https://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Region-Hannover/Beiträge-der-regionalen-Entwicklung/Nahverkehrsplan-2008-Textband> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Berlin – Nahverkehrsplan Berlin
https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/index.shtml [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Rheinland – Regionaler Nahverkehrsplan Nahverkehr Rheinland (NVR)
https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien_NVR/Downloadcenter/Verkehrsnetz/NVR_SPNV_Nahverkehrsplan2016.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Oberbergischer Kreis – Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis mit Schwerpunkt Mobilitätssicherung im ländlichen Raum (2017)
<http://www.obk.de/cms200/mobilitaet/nahverkehr/> [zugegriffen am 18.05.2020]

Parkraummanagementkonzept

Parkraumkonzepte steuern die Gesamtmenge an Parkraum in bestimmten Arealen oder für die Gesamtstadt. Sie sind oft Teil eines gesamtstädtischen oder teilräumlichen Verkehrskonzepts. Dabei kann je nach Ziel der Konzepte nach Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen differenziert und mithilfe von Limitierungen mittels Aspekten wie Gebühren, Zeit, Fahrzeugart oder weiteren kriteriengebundenen Kontingentierungen unterschieden werden. Parkraumbewirtschaftung ist dabei ein zusätzliches ordnungsrechtliches Instrument, mit dem weitere Differenzierungen der Parkraumflächen erreicht werden können.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Einflussnahme auf die Verkehrlenkung, die Verteilung der Nachfrage auf die verfügbaren Stellplatzanlagen, die Entlastung von Anwohnern und Besuchern, die Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl sowie die Generierung von Einnahmen über Parkraumbewirtschaftung, um die Kosten für öffentliche Abstellanlagen von Kfz zu reduzieren. Parkraumkonzepte und die Parkraumbewirtschaftung können auch bestimmte Nachfrage bevorzugen (z. B. Carsharing oder E-Cars).

Verantwortlichkeit

Land, ggf. durch Rechtsverordnung auf die Kommune übertragen

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Ggf. Förderung der Konzepterstellung, z. B. im Rahmen eines Verkehrskonzepts; Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung nicht förderfähig

Prozessmerkmale

Erfassung von verkehrsbezogenen Daten, Schätzung der Personal- und Sachmittel sowie der Einnahmen erforderlich, Festlegung von Evaluationskriterien, ggf. Einführung eines Qualitätsmanagements

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ In Verbindung mit Stadtentwicklungsplänen
- ▶ Unter Berücksichtigung von Verkehrskonzepten, der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen bzw. deren Einschränkung (auch Stellplatzsätzen)
- ▶ Möglicher Bestandteil von Verkehrskonzepten sowie gesamtstädtischen, teilräumlichen oder betrieblichen Mobilitätskonzepten und Mobilitätsmanagementkonzepten



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Eine Parkraumbewirtschaftung muss immer straßenverkehrsrechtlich begründet sein, z. B. durch Parkdruck oder Konkurrenz zwischen Nutzergruppen. Nach Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 6a (6) besteht jedoch die Verpflichtung der Länder, bei Parkraummanagement eine Gebührenordnung zu erlassen, in der auch ein Höchstsatz festgelegt werden kann. Die Wirksamkeit des Instruments setzt eine Überwachung und Sanktionierung von Fehlverhaltensweisen auch außerhalb einer Parkraumbewirtschaftungszone voraus. Auch spricht vieles dafür, dass isolierte Parkraumbewirtschaftung innerhalb eines Teilraums eher zu „Ausweichverhalten“ führt, weswegen ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept oder die Integration in eine übergeordnete städtebauliche oder verkehrliche Planung zu favorisieren ist. Kritisch ist zumeist noch die unzureichende Datenlage und Organisation der Parkraumbewirtschaftung. Gerade in größeren Städten scheint es Potenzial im Bereich Qualitätsmanagement und Controlling zu geben, welches auch die Transparenz von Kosten und Nutzen erhöhen würde.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Das Instrument kann zur Lärm- und Abgasreduktion beitragen. Die potenzielle Entlastung für Anwohner in Form von Parkdruckreduzierung durch Parkraumbewirtschaftung kann im Zusammenhang von Bestrebungen für eine nachhaltigere Mobilität auch mit alternativen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Carsharing oder Elektromobilität durch Bevorzugung bei Parkzonen gefördert werden. Maßnahmen im Bereich alternativer Mobilitätsangebote kommen dann einer Vielzahl an Nutzerinnen und Nutzern zugute. Haushalte mit geringerem Mobilitätsbudget könnten so ebenfalls profitieren, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Eine Unterstützung des Umweltverbands erfolgt mittels Parkraumbewirtschaftung über die direkte Kostenweitergabe öffentlicher Stellplätze an die Nutzerinnen und Nutzer. Mittelbar könnten hierfür auch Angebote im ÖV-Bereich angepasst werden oder über andere Alternativen wie Job-Tickets nachgedacht werden. Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wesentliches Instrument im betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Karlsruhe – Faires Parken in Karlsruhe – ein Leitfaden für die Bürgervertretung
https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken/pilotprojekt/HF_sections/content/ZZmOM-s7cQfpQC3/1478168754022/Broschüre_Faires%20Parken_16-0072.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Erfurt – Parkraumkonzeption Innenstadt Erfurt
https://www.erfurt.de/mam/ef/leben/verkehrsplanung/vep/parkraumkonzeption_erfurt.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt – Parkraumbewirtschaftungskonzept Kapellplatzviertel Darmstadt
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/parken/> [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin
- ▶ Agora Verkehrswende (2018): Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen: Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. Berlin
- ▶ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Stuttgart
- ▶ Molenda, Inga (2016): Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit: eine ökonomische Analyse unter besonderer Berücksichtigung der Sonderparkberechtigung „Bewohnerparken“. Baden-Baden

Radverkehrskonzept

Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs bzw. zur Beseitigung von Mängeln und Defiziten auf kommunaler und regionaler Ebene. Betrachtet werden in der Regel die Netzebene (räumlich) sowie die Infrastrukturebene. Auch Kommunikationsmaßnahmen, Serviceangebote oder die Evaluation von Bestand oder bisherigen Maßnahmen können Gegenstand von Radverkehrskonzepten sein.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Bessere, vor allem sichere und komfortable Angebote für den Radverkehr, ggf. Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des städtischen und ländlichen Raums im kommunalen und regionalen Kontext

Verantwortlichkeit

Kommune, regionale Gebietskörperschaft, Land

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

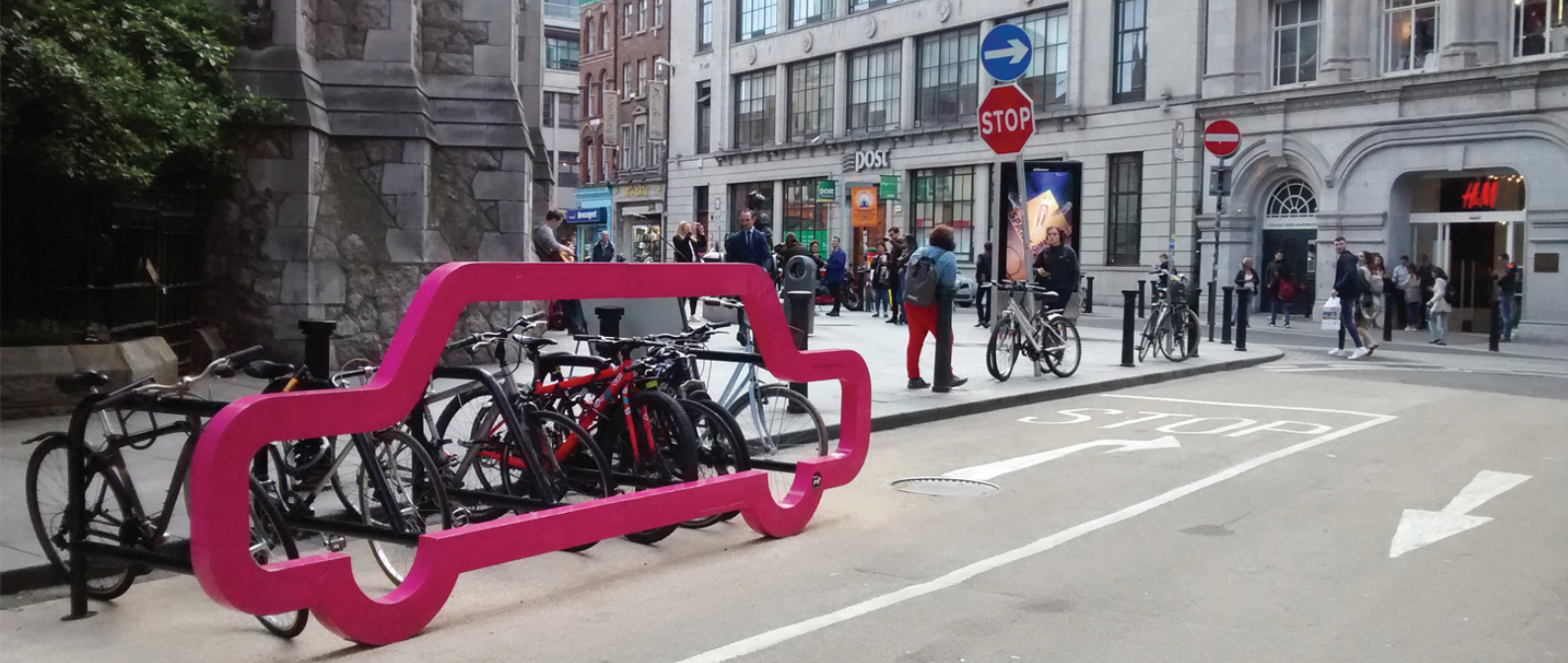
Förderung indirekt durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Nationalen Radverkehrsplan, bei entsprechender Schwerpunktsetzung durch Klimaschutzprogramme (z. B. Förderprogramm „Klimaschutz und Radverkehr“ des BMU) oder Städtebauförderprogramme wie Soziale Stadt und Stadtumbau West/Ost; teilweise Voraussetzung zur Förderung von Maßnahmen. Landesprogramme z. B. über die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Prozessmerkmale

Beteiligung ausgewählter Zielgruppen (z. B. Kinder und Jugendliche) ist sinnvoll und erfahrungsgemäß zielführend

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von übergeordneten Plänen und Konzepten wie Nationaler Radverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Sustainable Urban Mobility Plan, städtebaulichem Rahmenplan (z. B. integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept), Bebauungsplan
- ▶ Oftmals im Zusammenhang mit Fußverkehrs-/Nahmobilitätskonzept, Nahverkehrsplänen (insbesondere Bike+Ride), Mobilitätskonzept im Rahmen von Stadtentwicklungsvorhaben, Luftreinhalteplan, Lärminderungsplan, Klimaschutzteilkonzept Mobilität, Fahrradstellplatzsatzungen, Flächennutzungsplan



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Das Radverkehrskonzept stellt ein wichtiges Planungsinstrument in kommunalen Gebietskörperschaften dar, da es alle drei Säulen der Nachhaltigkeit anspricht. Wichtig bei der Entwicklung von Radverkehrskonzepten ist die Einbeziehung der relevanten Quellen und Ziele (z. B. Wohnquartiere, Schulen, Universitäten) und deren Verbindung in einem konsistenten Netz. In größeren Städten empfiehlt sich die Ausweisung eines Hauptrouten- (für den „schnellen“ Radverkehr auf direktestem Weg) und eines Nebenroutennetzes (für „langsamere“ und unsichere Radfahrende), um allen Anforderungen entsprechen zu können und das Fahrradfahren für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv zu gestalten. Des Weiteren von Bedeutung ist die Sicherstellung von geeigneten Abstellanlagen am Zielort. Insbesondere ist auch die Evaluation der Umsetzung in den Fokus zu nehmen, um die Nachhaltigkeit im Sinne eines funktionierenden und systemischen Netzes gewährleisten zu können.

Angesichts der Zunahme von Pedelecs ist neben den je nach Verkehrsmengen höheren Ansprüchen an die Wegeinfrastruktur auf eine passende Ladeinfrastruktur zu achten. Im regionalen Kontext kann die Ausweisung von Radschnellverbindungen den Radverkehrsanteil bei Pendlern erhöhen. Insgesamt sind durch die zu erwartende Zunahme der Außerortsverkehre mit Pedelecs sichere Radverkehrsinfrastrukturen außerorts von zunehmender Bedeutung.

Die möglichen positiven Effekte der Radverkehrsförderung sind eng damit verbunden, wie parallel mit dem MIV umgegangen wird. Eine Förderung des Radverkehrs richtet sich vorrangig an die städtische Bevölkerung, die ohne begleitende Restriktionen im MIV durch ihren Umstieg aufs Fahrrad Kapazitäten für den MIV-Pendlerverkehr schaffen kann.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Der Radverkehr als umweltfreundlicher Verkehrsträger unterstützt die Reduzierung belastender Luftschadstoffe und Lärmemissionen. Ebenso reduziert er Erschütterung, Flächeninanspruchnahme (Versiegelungswirkung, Trennwirkung), Boden- und Wasserverschmutzung. Reduzierung der volks- und

betriebswirtschaftlichen Kosten, wie Kosten für Infrastruktur und deren Instandhaltung, sowie der Gesundheitskosten durch Förderung der aktiven Bewegung. Radverkehr (-infrastruktur) fördert die Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben, da der Zugang unabhängig von Alter, Geschlecht, sozialem Status etc. i. d. R. für alle Verkehrsteilnehmenden gegeben ist.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Baden-Württemberg – Radstrategie Baden-Württemberg <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radstrategie/> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Münster – Stadtumfassende Radverkehrsförderung <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/radverkehrskonzept.html> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Freiburg i. B. <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231552.html> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Karlsruhe <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/massnahmen.de> [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ AG Nahmobilität (2016): Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen – Baustein Fahrradverkehr. Wiesbaden
- ▶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI (2012): Nationaler Radverkehrsplan. Berlin
- ▶ Deutscher Städte- und Gemeindebund (2016): Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden. Berlin
- ▶ IVM GmbH (2014): Hinweise zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Frankfurt am Main

Regionales Entwicklungskonzept, Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept

Regionale Entwicklungskonzepte (REK) und Integrierte Ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK) dienen als strategisch-planerische Grundlage für die Entwicklung von Regionen und die Vorbereitung der Umsetzung entsprechender Maßnahmen. In der Regel wird ein sektorenübergreifender Ansatz verfolgt und eine interkommunale Zusammenarbeit angestrebt. Lokale Akteure sollen sich aktiv beteiligen und öffentliche-private Kooperationen gefördert werden. Der demografische, ökonomische und technologische Wandel ist zu berücksichtigen. Mobilität und Verkehr sind mögliche, aber nicht zwingende Handlungsfelder.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ziel ist eine nachhaltige Entwicklung der Regionen in sozialer, wirtschaftlicher und umweltbezogener Hinsicht. Die ländlichen und stadtrationalen Räume sollen als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume gesichert werden. Die Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepte sollen dem ILE-Programm zufolge insbesondere zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme beitragen und vor dem Hintergrund demografischer Entwicklungen tragfähig sein. Die Regionalen Entwicklungskonzepte, die dem ELER-Programm (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums) folgen, setzen die Prioritäten u. a. auf Ressourceneffizienz und soziale Teilhabe.

Verantwortlichkeit

Kommune, interkommunaler oder regionaler Zusammenschluss, lokale Aktionsgruppe (Kommunen, Wirtschafts- und Sozialpartner)

Gesetzl. Grundlage

Raumordnungsgesetz (ROG) §14 Raumordnerische Zusammenarbeit, ggf. Förderrichtlinien und operationelle Programme der Länder beachten

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Förderung durch Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) in der Maßnahmengruppe Integrierte Ländliche Entwicklung (ILE), Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen im ELER-Programm gemäß den operativen Programmen der Länder (in diesem Falle sind die LEADER-Kriterien zu erfüllen)

Prozessmerkmale

Prozessgestaltung basierend auf dem LEADER-Ansatz (Liaison entre action des developement de l'économie rural): Abgrenzung eines zusammenhängenden Gebiets (mit 50.000 bis 150.000 Einwohnern), aktive Beteiligung lokaler Akteure an der Konzeptentwicklung („bottom-up“-Ansatz), Bildung einer lokalen Aktionsgruppe mit Wirtschafts- und Sozialpartnern (die mindestens die Hälfte der Teilnehmer stellen), sektorenübergreifende Zusammenarbeit, interkommunale Zusammenarbeit; Anforderungen an die Konzeptentwicklung: Analyse der regionalen Stärken und Schwächen, Entwicklungsziele, Handlungsfelder, Leitprojekte, Kriterien zur Auswahl von Projekten, Evaluationskonzept; Umsetzung häufig begleitet durch ein entsprechendes Management, z. B. Regionalmanagement

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Raumordnung, Landesplanung und kommunalen Planungen, Regionalplan, Nahverkehrsplan



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Der Vorteil integrierter Entwicklungskonzepte liegt darin, dass sie einzelne Themen – wie die nachhaltige Mobilität – in eine übergeordnete Entwicklungsstrategie einbetten und einen konkreten räumlichen Bezug herstellen. Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität, wie Nahversorgung und ÖPNV-Anschluss, haben in ländlichen Räumen durch interkommunale Zusammenarbeit deutlich höhere Umsetzungs- und Erfolgsaussichten. Durch den hohen Stellenwert sektorenübergreifender Zusammenarbeit können zudem möglicherweise neue Ressourcen mobilisiert werden. Eine konkretere Ausformulierung von Entwicklungszielen erfolgt jedoch auf lokaler Ebene. Ob und inwiefern verkehrliche Aspekte in die Konzepte Eingang finden, obliegt somit ebenfalls der Aushandlung der an der Konzepterstellung beteiligten Akteure.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Regionale Entwicklungskonzepte und integrierte ländliche Entwicklungskonzepte können eine kompakte Siedlungsentwicklung unterstützen und somit zu einer Region der kurzen Wege beitragen. Die vielfältigen Kooperationen können eine bessere Ausnutzung von Infrastrukturen und Dienstleistungen bewirken und neue Ansätze für Versorgung und ÖPNV hervorbringen.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hessen – Hessische Regionalforen: Mobilität auf dem Lande
<http://www.hessische-regionalforen.de/index.php/madl/mobilitaet-und-leader> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ München – München Südwest, raumordnerisches Entwicklungskonzept
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Regionale-Themen/ROEK.html> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Kreis Siegen-Wittgenstein – Regionale Entwicklungskonzepte
https://www.siegen-wittgenstein.de/media/custom/2170_1174_1.PDF?1443267572 [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) (2014): Ländliche Entwicklung aktiv gestalten – Leitfaden zur integrierten ländlichen Entwicklung. Berlin
https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/_laendliche-Regionen/LeitfadenIntegrierteLaendlicheEntwicklung.html [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume
https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/_laendliche-Regionen/LeitfadenIntegrierteLaendlicheEntwicklung.html [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Europäisches Netzwerk für ländliche Entwicklung (2016): Leitfaden für lokale Entwicklungsstrategien im Rahmen von LEADER. Planung und Ausführung. (o.O.)
https://enrd.ec.europa.eu/publications/leader-local-development-strategies-design-and-implementation_de (in englischer Sprache) [zugegriffen am 18.05.2020]

Regionalplan

Die Regionalplanung ist das Bindeglied zwischen der Raumordnung des Bundes und der Länder und der kommunalen Bauleitplanung. Die Bezeichnung und rechtliche Verbindlichkeit von „Regionalplänen“ variieren von Land zu Land (z. B. Regionalplan, Regionales Raumordnungsprogramm). Landesweite Ziele der Raumordnung aus den Landesraumordnungsprogrammen (z. B. Vorrang der Innenentwicklung, Verringerung der Verkehrsbelastung) werden konkretisiert und durch flächenbezogene Festlegungen räumlich ausgeformt, teilräumliche und sektorale Ansprüche werden koordiniert. Eine besondere Form der Regionalplanung stellt der regionale Flächennutzungsplan dar.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und Rahmensetzung für die kommunale Bauleitplanung

Verantwortlichkeit

Je nach Landesrecht, z. B. Landkreise in Niedersachsen, Bezirksregierungen in Nordrhein-Westfalen, Regierungspräsidien in Hessen, regionale Planungsverbände in Sachsen

Gesetzl. Grundlage

Pflichtaufgabe nach Raumordnungsgesetz (ROG) und den Landesraumordnungsgesetzen

Verbindlichkeit

Es werden Ziele und Grundsätze der Raumordnung unterschieden. Ziele (textlich) bzw. Vorranggebiete (zeichnerisch) sind verbindlich und haben direkte Außenwirkungen (§ 4 Abs. 1 ROG). Grundsätze bzw. Vorbehaltsgebiete können in der nachgeordneten Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) abgewogen werden.

Förderkulisse

Als gesetzliche Pflichtaufgabe nicht förderfähig, vorbereitende regionale Entwicklungskonzepte ggf. förderfähig

Prozessmerkmale

Gesetzlich definiertes Verfahren durch ROG, Landesraumordnungsgesetze und Verwaltungsvorschriften; Beteiligung der betroffenen Länder, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger formell vorgesehen, Neuaufstellung sollte nach 10 Jahren erfolgen, nach dem Gegenstromprinzip muss sich die Regionalplanung mit der Landes- und Kommunalplanung abstimmen

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von Bundesraumordnung, Landesraumordnungsprogrammen
- ▶ Rahmensetzung für Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, Baugenehmigung



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Der Regionalplan setzt einen Rahmen für die überörtliche räumliche Entwicklung in Hinblick auf Siedlungsstruktur (u. a. zentrale Orte), Freiraumstruktur (u. a. Biotopschutz, Naherholung, Frischluft) und Infrastruktur (u. a. Verkehr, Ver- und Entsorgung, Windkraft). Es sollen hierbei auch die „räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem“ (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG) geschaffen werden. Gemäß § 13 Abs. 5 Nr. 3 ROG sind Festlegungen zur Verkehrsinfrastruktur möglich.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Im Regionalplan können wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschaffen werden. So kann im Regionalplan eine gezielte Siedlungsentwicklung entlang von Nahverkehrsachsen angelegt werden. Zudem kann vor allem das Verhindern großflächigen Einzelhandels die Voraussetzungen für eine Nahversorgung erhalten.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hannover – Regionales Raumordnungsprogramm mit konzentrierter Siedlungsentwicklung entlang von Schienennahverkehrstrassen und Grundsätzen der Mobilitätsentwicklung
<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Planen,-Bauen,-Wohnen/Raumordnung-Regionalentwicklung/Regionalplanung/RROP-2016> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Braunschweig – Zweckverband Großraum Braunschweig, regionales Raumordnungsprogramm
<https://www.regionalverband-braunschweig.de/rrop/> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Südhessen – Regionalplan Südhessen
<https://landesplanung.hessen.de/regionalpläne/regionalplan-südhessen> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Frankfurt Rhein Main – Region FrankfurtRheinMain, Bestandsaufnahme Wohnungsbaupotenziale an Haltepunkten im regionalen Flächennutzungsplan
https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/fl_chennutzungsplan_4094.html?psid=cb6858f6dd06fd32014baf765bd0e961 [zugegriffen am 18.05.2020]

Standortbezogenes Mobilitätskonzept

Kurz- und mittelfristiges standortbezogenes Konzept unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger mit einem breiten Spektrum infrastruktureller, organisatorischer und informatorischer Maßnahmen. Es werden vielfältige Mobilitätsangebote und -dienstleistungen standortbezogen geprüft und in Ergänzung zu den klassischen, infrastrukturellen Maßnahmen direkt in die Planung integriert.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Mobilitätskonzept bei Neubauvorhaben oder in der Bestandsentwicklung (Nachverdichtung) soll die Mobilitätskultur eines Quartiers, einer Stadt oder einer Region beeinflussen. Genauer umfasst dies z. B. die Reduktion der Pkw-Dichte, die Reduktion des MIV-Anteils sowie des rechnerischen Neuverkehrs und der damit einhergehenden Notwendigkeit des Umbaus der Infrastruktur, die Bereitstellung und Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen vor Ort, die Stärkung der Nahmobilität und der Qualität des öffentlichen Raumes.

Verantwortlichkeit

Gemeinden, Investoren

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe, Verankerung jedoch über Stellplatzsatzungen möglich oder Selbstbindung im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, Verankerung im städtebaulichen Vertrag oder Bebauungsplan (z. B. mittels Evaluation und Rückfallebene), Einbeziehung bei Grundstücksausschreibungen bei öffentlichem Baugrund (Möglichkeiten der Absicherung bei einem anschließenden Verkauf der Immobilien muss über eine Dienstbarkeit geregelt sein, um rechtliche Relevanz entfalten zu können)

Förderkulisse

z. T. Sonderprogramme der Länder

Prozessmerkmale

Konzepterstellung, ggf. Nutzenabschätzung, ggf. Verankerung in Grundstücksausschreibung, Identifikation von Projektpartnern, Identifikation eines Kümmerers, Evaluation

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung der Ziele und Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung
- ▶ Verknüpfung mit Bebauungsplänen und Funktionsplänen sowie damit verbundenen Verkehrsuntersuchungen
- ▶ Voraussetzung für die Reduzierung von Stellplatzanforderungen in Stellplatzsatzungen



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Durch die Verknüpfung mit den Zielen der übergeordneten Planungen können strategische Ziele auf breiterer Ebene verfolgt werden. Die Evaluation des Konzepts bzw. der einzelnen Maßnahmen ist jedoch notwendig, um eine langfristig nachhaltige Mobilität gewährleisten zu können. Die Potenziale zum positiven Beitrag für gesundheitliche, klimatische, gesellschaftliche und planerische Ziele sollten daher entsprechend geprüft werden.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Das Instrument dient der Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing) in einem geplanten Bauvorhaben durch die gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der (zukünftigen) Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Erreichbarkeitssicherung. Die Fokussierung auf grundlegende Infrastrukturen (gute ÖPNV-Anbindung, Nahversorgung, umfassendes Fahrradrouthenetz und hochwertige Abstellanlagen) in Verbindung mit einem Gesamtpaket an Dienstleistungen (wie Carsharing, Verleih von E-Bikes, Lastenrädern oder Anhängern, Reparatur-Services für das Fahrrad, Integration von Logistikdienstleistungen sowie Informations- und Kommunikationsangebote) ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern von Anfang an, den Alltag multimodal ohne eigenen Pkw (bzw. Zweit-Pkw) zu gestalten. Darüber hinaus bietet die Berücksichtigung von Angeboten im Nahbereich auch Nutzungs- und Teilhabemöglichkeiten für ältere und finanziell benachteiligte Nutzerinnen und Nutzer.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Braunschweig – Nördliches Ringgebiet
https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung__management/Forschung/Urbane_Freiraeume_Steckbrief_Braunschweig_Mobilitaetskonzept_Noerdliches_Ringgebiet.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Hamburg – Mobilitätskonzept IKEA Altona (erstes IKEA in der Innenstadt)
www.altona.info/wp-content/uploads/2014/06/Mobilitaetskonzept-IKEA.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt, Lincoln-Siedlung (siehe auch ausführliches Beispiel am Ende der Broschüre)
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/> [zugegriffen am 18.05.2020]

Städtebaulicher Vertrag

Der städtebauliche Vertrag ist ein Mittel der Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit privaten Investoren zur Vorbereitung und Umsetzung baulicher Entwicklungen. Er wird meist im Zusammenhang mit einem Bebauungsplanverfahren geschlossen. Der städtebauliche Vertrag regelt die sog. Planungsvereinbarungen. Hierunter fallen Verträge zur Vorbereitung oder Durchführung städtebaulicher Maßnahmen durch den privaten Vertragspartner auf eigene Kosten (oder in Kostenbeteiligung). Städtebauliche Verträge lassen sich in Maßnahmen-, Zielbindungs- und Folgekostenverträge einteilen. Sie müssen dem Angemessenheitsgebot (Verhältnismäßigkeitsprinzip) entsprechen, dürfen dem Koppelungsverbot nicht widersprechen und bedürfen der Schriftform. Häufige Spezialformen städtebaulicher Verträge sind der Durchführungsvertrag im Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB und der Erschließungsvertrag nach § 11 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Regelung der Rechte und Pflichten von Investoren und Kommunen, Kostenbeteiligung durch einen privaten Investor, im Gegenzug schafft die Gemeinde Baurecht, etwa durch die Aufstellung eines Bebauungsplans; stärkere Mitgestaltung bei der Planung für den Investor, Sicherung der Planverwirklichung für die Gemeinde.

Verantwortlichkeit

Aufstellung durch Gemeinden, Vorhabenträger (Investor, Eigentümer)

Gesetzl. Grundlage

Nach § 11 BauGB kann die Vorbereitung oder Durchführung städtebaulicher Maßnahmen Gegenstand eines städtebaulichen Vertrags durch den Vertragspartner auf eigene Kosten sein. Nach § 12 BauGB kann die Gemeinde über einen Vorhaben- und Erschließungsplan einen Vorhabenträger zur Durchführung von Erschließungsmaßnahmen einsetzen und zur Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise verpflichten (Durchführungsvertrag).

Verbindlichkeit

Verpflichtung zu den im Vertrag genannten Terminen

Förderkulisse

Der Abschluss städtebaulicher Verträge kann Auswirkungen auf die Förderfähigkeit von städtebaulichen Planungen und Maßnahmen zur Vorbereitung städtebaulicher Vorhaben haben. So können Voraussetzungen für die Gewährung von Zuwendungen ganz entfallen oder der Umfang möglicher Zuwendungen reduziert werden. Schließlich kann ein städtebaulicher Vertrag Auswirkungen auf die Möglichkeit der Umwandlung der zunächst als Darlehen gewährten Zuwendung in einen Zuschuss haben.

Prozessmerkmale

Verpflichtung des Investors und der Kommune, Anlage zum Bebauungsplan, Ergänzung durch Durchführungsvertrag

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ In engem Zusammenhang mit Bebauungsplan, Mobilitätskonzept



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Für eine Verwendung im Sinne der Nachhaltigkeit ist die Verbindlichkeit des städtebaulichen Vertrags ein entscheidender Punkt. Eine Nicht-Einhaltung sollte daher mit einer entsprechenden Strafbewährung belegt sein.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Bremen, Neues Hulsberg-Viertel
<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/bremen-wird-neu/neues-hulsberg-viertel> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt, Lincoln-Siedlung (siehe auch ausführliches Beispiel am Ende der Broschüre)
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Hamburg, Pergolenviertel
<http://www.pergolenviertel.hamburg> [zugegriffen am 18.05.2020]

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

In einem städtebaulichen Vertrag können bezogen auf das Vorhaben Vereinbarungen getroffen werden, die die Verkehrsmittelwahl bzw. die Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing) in einem geplanten Bauvorhaben beeinflussen. So können die Nachteile des Kfz-Verkehrs, insbesondere die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs, reduziert und die Qualität des öffentlichen Raumes gestärkt werden. Es können beispielsweise Maßnahmen ergriffen werden bezüglich Rad- und Fußwegeverbindungen, Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Anbindung, Elektromobilitätsstationen, Dienstleistungen wie Carsharing, E-Bike-Verleih, Lastenräder- und Reparaturservices.

Darüber hinaus können Vereinbarungen getroffen werden bezüglich der Nutzungsmischung und Wohnraumversorgung (öffentlich geförderter Wohnungsbau, frei finanziert Mietwohnungsbau und Eigentumswohnungsbau, Baugemeinschaften), die die Teilhabe und Nahversorgung in den zu entwickelnden Gebieten stärken.

Weiterführende Informationen

- ▶ Bunzel, Arno (Hg.) (2013): Satzungsrecht nach dem Baugesetzbuch. Difu. Berlin
- ▶ Krautzberger, Michael (2019/2020): „Städtebaurecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg
- ▶ Louis, Hans-Walter (2019/2020): „Raumrelevantes Umweltrecht“, in: Handbuch für Bauingenieure. Heidelberg

Stellplatzsatzung

Stellplatzsatzungen sind örtliche Bauvorschriften. Sie können nach Maßgabe des jeweiligen Landes-Bauordnungsrechts bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben (Neu- und Umbauten, Nutzungsänderungen) Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen für Kfz sowie von Abstellplätzen für Fahrräder regeln. Typische, hier relevante Regelungsinhalte können sein (1) die Mindestanzahl herzustellender Stellplätze in Abhängigkeit von Art und Maß der baulichen Nutzung sowie von der Lage und ggf. der verkehrlichen Erschließung im Gemeindegebiet, (2) die Einschränkung oder Untersagung der Errichtung von Stellplätzen, z. B. auch Stellplatz-Obergrenzen im großflächigen Einzelhandel und (3) die Ablösung der Stellplatzherstellungspflicht unter bestimmten Voraussetzungen durch Zahlung eines Geldbetrags an die Gemeinde. In den Stadtstaaten und einigen wenigen Flächenländern werden die entsprechenden Regelungen abschließend in der Landesbauordnung getroffen.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Ursprüngliches, bauordnungsrechtliches Ziel von Stellplatzregelungen ist die Gefahrenabwehr: Durch Vorhaltung von Stellplätzen im privaten Raum sollte der öffentliche Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlastet und der fließende Verkehr erleichtert werden. Seit den 1980er-Jahren gewinnen stadt- und verkehrsplanerische Ziele wie die Reduzierung des Kfz-Aufkommens und die Förderung von Alternativen zum Kfz an Bedeutung.

Verantwortlichkeit

Land, bei Vorliegen einer Satzungsermächtigung in der Landesbauordnung sind es die Kommunen

Gesetzl. Grundlage

Gemäß den einzelnen Landesbauordnungen, in der Musterbauordnung § 49 und § 86 Abs. 1 Nr. 4

Verbindlichkeit

Stellplatzregelungen in den Landesbauordnungen und Stellplatzsatzungen von Kommunen sind bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von bestehenden Gebäuden bindend.

Förderkulisse

Nicht förderfähig

Prozessmerkmale

Aufstellung von Stellplatzsatzungen erfolgt inhaltlich durch die Kommunalverwaltungen und formal durch die kommunalen Beschlussgremien, für einige Länder bestehen als Orientierungshilfe Muster-Stellplatzsatzungen

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Rahmensetzung für Bebauungspläne, falls diese keine eigenen Aussagen zu Stellplätzen treffen, und Vorhaben- und Erschließungspläne
- ▶ Wechselwirkung mit kommunalem Parkraumkonzept und Parkraummanagement sowie Mobilitätsmanagementkonzepten



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Es sollte beachtet werden, dass Stellplatzsetzungen oft einen engen Zusammenhang mit Parkraummanagement aufweisen. Stellplatzsetzungen, die im privaten Raum wirken, und Parkraumbewirtschaftung, die sich auf den öffentlichen Raum bezieht, sollten deshalb stets integriert betrachtet und aufeinander abgestimmt werden.

Stellplatzanforderungen können in der Regel innerhalb der Gemeinde räumlich differenziert werden, sodass beispielsweise eine gute ÖPNV-Erschließung durch geringere Stellplatzanforderungen berücksichtigt werden kann. Generelle Aussagen zu einem im Sinne nachhaltiger Mobilität geeigneten Maß der Stellplatzforderungen können aufgrund der komplexen Wechselwirkungen zwischen dem Parkraumangebot im öffentlichen und im privaten Raum sowie der Vielfalt örtlicher Rahmenbedingungen dagegen kaum getroffen werden.

In einigen Ländern besteht die Möglichkeit, Stellplatzobergrenzen zu definieren. In vielen Ländern besteht außerdem die Möglichkeit, Stellplatzforderungen zu reduzieren, wenn die Bauherren Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens ergreifen, z. B. durch Mobilitätsmanagementkonzepte.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Stellplatzsetzungen sind geeignet, bei Neubauvorhaben z. B. im Rahmen von Mobilitätskonzepten eine restriktivere Politik zugunsten einer nachhaltigen Mobilität (u. a. weniger Immissionen im Quartier) durchzusetzen. Geringere Stellplatzanforderungen oder gar deren Entfall wirken kostensenkend im Bau, begünstigen Nachverdichtungen und verringern Flächenverbrauch bzw. Bodenanspruchnahme. Die Stellplatzssetzung bietet Maßnahmen zur Kontrolle und Förderung der anderen Verkehrsmittel. Stellplatzsetzungen können mit Anforderungen an Quantität und Qualität von Fahrradabstellanlagen einen erheblichen Beitrag zur Förderung der Alltagsnutzung des Fahrrads leisten.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hamburg – Planungsfreiheiten gewonnen durch (wegfallende) Stellplatzsetzungen im Quartier Elbbrücken <http://www.pergolenviertel.hamburg> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Darmstadt – Satzung über die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt <https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/662.pdf> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Rostock – Satzung der Hansestadt Rostock über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge https://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/rostock_01.a.1107.de/datei/6_03.pdf [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Heinrichs, Eckardt; Schreiber, Martin (2016): Kommunale Stellplatzsetzungen, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Kapitel 3.4.12.7. Heidelberg
- ▶ Stadt Oldenburg: Stellplatzbegrenzungssatzung im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements als Bestandteil eines integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (InEKK 2020). Oldenburg
- ▶ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Kommunale Stellplatzsetzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzssetzung NRW. Köln <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsetzungen> [zugegriffen am 18.05.2020]

Verkehrsentwicklungsplan

Langfristige, strategische Verkehrsplanungen auf kommunaler oder regionaler Ebene sind informelle Planungen, zu denen es keine rechtliche Verpflichtung gibt. Sie werden weitgehend bedeutungsgleich als Verkehrsentwicklungspläne, Masterpläne Verkehr/Mobilität oder als Sustainable Urban Mobility Plans bezeichnet. Sie umfassen alle Verkehrsträger, betreffen den Personen- und Wirtschaftsverkehr, verfolgen komplexe Zielsysteme und stützen sich auf ein breites Maßnahmenspektrum. Je nach Größe des Planungsraums sind sie unterschiedlich detailliert und werden in der Regel in weiteren Planungen (z. B. Nahmobilitätskonzepten, Mobilitätsmanagementkonzepten) konkretisiert.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Strategische Verkehrsplanungen von Kommunen zielen auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Sie leiten Konzepte, Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen aus einem strategisch orientierten Zielsystem und den Entwicklungserwartungen für die Stadt, Region und den Verkehr ab. Dies geschieht meist auf Basis von Szenarien zur sozialen, räumlichen und ökonomischen Entwicklung. Strategische Verkehrsplanungen sollten als abgestimmte Planungen der Raum- und Verkehrsentwicklung durchgeführt werden.

Verantwortlichkeit

Kommunen, selten Regionen

Gesetzl. Grundlage

Freiwillige Aufgabe, strategische Verkehrsplanungen sind über das Baugesetzbuch als Fachplan der Bauleitplanung implizit erforderlich, aber durch kein Gesetz formell geregelt

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Teilweise Voraussetzung zur Förderung von Maßnahmen z. B. unter der Bezeichnung Sustainable Urban Mobility Plan zur Förderung auf europäischer Ebene oder allgemein als strategische Verkehrsplanung zur Grundlage von Förderprogrammen der Länder wie auch zur Förderung nach GVFG

Prozessmerkmale

Klassischer Planungsprozess möglichst einschließlich Prozess- und Wirkungsevaluation, Beteiligung und Information; Erstellung alternativer Konzepte und Beschlussfassung durch die entscheidungslegitimierten Gremien

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung bzw. als gemeinsamer Prozess vor allem mit der Flächennutzungsplanung
- ▶ Gegenseitige Ergänzung mit Klimaschutzkonzepten, Lärmaktionsplänen, der Luftreinhaltungsplanung sowie als Rahmensetzung für Detailpläne, z. B. für Radverkehrs- oder Nahmobilitätskonzepte



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Der Verkehrsentwicklungsplanprozess kann am Leitbild der nachhaltigen Mobilität oder auch der Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensbedingungen ausgerichtet werden. Wesentlich ist die Zieldefinition (einschließlich Indikatoren und Niveaus) und eine konsequent daran ausgerichtete Strategie- und Maßnahmenplanung. Es ist anzustreben, den Verkehrsentwicklungsplan in engem Zusammenhang mit einem Stadtentwicklungskonzept zu entwickeln. Teilweise werden die Verkehrsentwicklungsplanprozesse in Deutschland zur Sicherung der Fördervoraussetzungen auch als Sustainable Urban Mobility Plan bezeichnet.

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Die Fokussierung der Verkehrsentwicklungsplanung wird über die Definition von Leitbild und Zielen bestimmt, die in Indikatoren konkretisiert werden. Kostenschätzungen und Finanzierungsmöglichkeiten für die auf dieser Basis entwickelten Konzepte, Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen sowie deren Rangreihung in einer Umsetzungsstrategie sollten zu den Ergebnissen eines Verkehrsentwicklungsplanprozesses gehören.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ Hannover – VEP pro Klima Hannover 2011 (Ziel 2020) <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilität/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-pro-Klima> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Region Kiel https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/vep/index.php [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Bremen – VEP Bremen mit Ziel 2025 (siehe ausführliches Beispiel am Ende der Broschüre) <https://www.bauumwelt.bremen.de/vep> [zugegriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ ELTIS – The Urban Mobility Observatory <https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines> [zugegriffen am 18.05.2020]
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2018): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse EVP, Nr. 116. Köln
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Nr. 162. Köln
- ▶ Gertz, Carsten (2016): Weiterentwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Kapitel 3.2.10.5. Heidelberg
- ▶ Geschwinder, Klaus et al. (2013): Strategien für eine klimafreundliche Mobilität: Der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima der Region Hannover, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Kapitel 2.3.2.2. Heidelberg

Verkehrsmanagementkonzept

Zur Förderung einer effizienten, verlässlichen, weitgehend sicheren und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung werden Verkehrsabläufe durch Informationsbereitstellung, Verkehrslenkung und Verkehrsregelung gesteuert. Im Vordergrund des Verkehrsmanagementkonzepts steht allerdings nicht das gesamte Verkehrssystem, sondern in der Regel (bisher) nur der motorisierte Straßenverkehr und der öffentliche Personenverkehr.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Verkehrsabläufe sollen im Hinblick auf den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit sowie die Umwelt- und Umfeldbelastungen verbessert werden. Ggf. kann das Verkehrssystemmanagement gegenüber Ausbauplanungen Flächenbedarf und Kosten reduzieren.

Verantwortlichkeit

Kommunale Aufgaben- bzw. Straßenbaulastträger, kommunale Verkehrsunternehmen

Gesetzl. Grundlage

Straßenverkehrsrecht und das öffentliche Verkehrsrecht

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Förderfähig in verschiedenen Förderprogrammen, aktuell z.B. in EFRE und „Green City Plans“ im Handlungsfeld „Digitalisierung“

Prozessmerkmale

Detektion der Verkehrszustände, Prognosen von Verkehrszuständen, Entwicklung und Wirkungsanalyse von Maßnahmenstrategien (Regelungen); Grundlage der Definition, Auswahl, Kombination und Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist häufig ein strategisches Konzept des Verkehrsmanagements; Zielgenauigkeit und Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Verkehrserhebungen und -beobachtungen („Evaluierung“) geprüft, auf deren Grundlage ggf. Korrekturen und Anpassungen erfolgen

Verbindung zu anderen Instrumenten

- ▶ Unter Berücksichtigung von strategischen Konzepten durch Einbindung z.B. in Verkehrsentwicklungspläne
- ▶ Unter Berücksichtigung von Sustainable Urban Mobility Plans
- ▶ Unter Berücksichtigung von Mobilitätsmanagementkonzepten
- ▶ Unter Berücksichtigung von Konzepten großflächiger Geschwindigkeitsregelungen
- ▶ Unter Berücksichtigung von Lärmaktionsplan / Lärminderungsplan / Luftreinhalteplan



Hinweise zur Anwendung des Instruments

Im Vordergrund steht die Planung und Umsetzung technischer Maßnahmen. Die Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung steht in der Regel nicht im Zentrum, kann aber grundsätzlich stärker verfolgt werden. Umgekehrt kann eine Optimierung des Verkehrsflusses im Pkw- und Lkw-Verkehr auch kontraproduktiv zu anderen Zielen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sein. Daher sind Verkehrssystemmanagementkonzepte vor allem dann sinnvoll, wenn sie die Effizienz der Verkehrsmittel des Umweltverbunds verbessern (z. B. Bevorrechtigung des straßengebundenen ÖPNV an Lichtsignalanlagen) und/oder Belastungen des Kfz-Verkehrs räumlich verlagern oder entzerren (z. B. durch Zuflussdosierungen).

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Das Verkehrs(system)managementkonzept konzentriert sich bisher auf technische Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsablaufs, häufig auf die Optimierung des Verkehrsablaufs im Pkw- und Lkw-Verkehr. Im Grundsatz kann aber auch verkehrsträgerübergreifend konzipiert werden (z. B. Bevorzugung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen, Umsteigeempfehlungen für Pendler). Eine effiziente Auslastung der Verkehrsinfrastruktur kann außerdem gegenüber Ausbauplanungen zur Einsparung von Flächen und finanziellen Mitteln beitragen.

Beispiele aus der Praxis

- ▶ München (2006)
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html> [zugriffen am 18.05.2020]
- ▶ Dresden (2014)
https://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/010_Verkehrsentwicklungsplan_2025.php [zugriffen am 18.05.2020]

Weiterführende Informationen

- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Nr. 162. Köln
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement (2002): Verkehrsmanagement – Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen, Nr. AP 56. Köln

Wirtschaftsverkehrskonzept

Wirtschaftsverkehrskonzepte (für Innenstädte) befassen sich mit dem Personenwirtschafts- und vor allem dem Güterverkehr. Sie sind häufig auf der operativen Ebene angesiedelt und können als kommunale Konzepte lokale Schwerpunkte setzen (z. B. Citylogistik), aber auch eine regionale Perspektive einnehmen. Aktuelle Schwerpunkte sind die Letzte Meile als Feinverteilung von Gütern durch Kurier- und Expressdienste, der Einsatz neuer Technologien zur Verteilung (z. B. Lieferroboter) sowie die Frage nach anderen Antriebskonzepten (vom Elektrofahrzeug über die Stadtbahn/Straßenbahn bis zum elektrisch unterstützten Fahrradkurier). Wirtschaftsverkehrskonzepte befassen sich mit den infrastrukturellen Voraussetzungen – wie z. B. Hubs, Paketstationen, Wegemöglichkeiten für Liefer-Roboter, City-Lager (Güterverteilzentren), mit Fragen der Organisation und Kooperation der Akteure sowie mit straßenverkehrs- sowie baurechtlichen Konsequenzen.

Einordnung

Region

Stadt

Teilraum

operativ

konzeptionell

formell

informell

Ziele

Wirtschaftsverkehrskonzepte (für Innenstädte) dienen einer ökonomisch, ökologisch und sozial verträglichen Abwicklung des Personenwirtschafts- und vor allem des Güterverkehrs. Der Stadtverkehr im Güter- und Dienstleistungsbereich (auch Kurier-, Express-, Postdienste) sowie im Handwerker- und Baustellenverkehr soll nachhaltig (um-)gestaltet werden. Dabei soll die Abwicklung auf kurzen Wegen, mit wenigen Fahrten und vor allem unter Einsatz stadtverträglicher Verkehrsmittel erfolgen. Dies setzt Vorgänge des Umladens und der Kommissionierung von Gütern ebenso voraus wie den Einsatz kleiner und postfossiler Verkehrsmittel (z. B. Lastenfahrräder). Wegezahlen und Wegelängen sollen minimiert werden. Die Transportgüter können direkt beim Kunden angeliefert werden oder von diesen aus dezentralen Hubs (Paketstationen) abgeholt werden. Dabei sollen auch technische Möglichkeiten einer automatisierten Belieferung („Liefer-Roboter“) ausgeschöpft werden. Die verschiedenen Versender, Spediteure, Transporteure und Empfänger sollten dabei zusammenwirken. Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Trägerschaft von Zwischenlagern, Fahrzeugen, Personal, Organisationskonzepten sollten geprüft und ausgeschöpft werden.

Verantwortlichkeit

Eine Kooperation von Transport-/Lieferdiensten, Versorgern, Verkehrsträgern, Trägern von Zwischenlagern wie auch Kunden erfolgt zumeist unter Federführung der Kommunen als Planungsträger, Baulastträger, Verkehrsträger die Erarbeitung und Umsetzung von Wirtschaftsverkehrskonzepten.

Gesetzl. Grundlage

Keine gesetzliche Grundlage, (freiwillige) Aufgabe im eigenen Wirkungskreis

Verbindlichkeit

Selbstverpflichtung, oft Ratsbeschlüsse für Gesamtkonzept unter Vorbehalt von Einzelentscheidung bei Maßnahmen, kein Rechtsanspruch auf Umsetzung

Förderkulisse

Bisher gibt es explizite Förderungen weder zur Erstellung noch zur Umsetzung der Konzepte. Teilweise können sie aus Projekt-Förderprogrammen oder aus Sonderprogrammen wie z. B. Green City Plans bezuschusst werden.

Prozessmerkmale

Die Prozesse zur Erstellung von Wirtschaftsverkehrskonzepten folgen dem allgemeinen Prozessablauf mit Vororientierung, Problemanalyse, Maßnahmenuntersuchung, Bewertung und Abwägung der Wirkungen, Entscheidung sowie Umsetzung und Wirkungskontrolle. Es bedarf einer intensiven Beteiligung aller Akteure.



Verbindung zu anderen Instrumenten

- Die Konzepte sind zumeist Bestandteile von Verkehrsentwicklungsplänen oder Sustainable Urban Mobility Plans und werden u. a. auch durch Klimaschutzkonzepte sowie Luftreinhaltepläne und Lärmschutzkonzepte angestoßen.

Hinweise zur Anwendung des Instruments

Wirtschaftsverkehrskonzepte dienen im Rahmen eines umfassenden Verkehrsentwicklungsplans der Sicherung der Funktionsfähigkeit von Stadtteilen – insbesondere Innenstädten und Stadtteilzentren. Bei der Zunahme des Online-Handels gewinnen Wirtschaftsverkehrskonzepte eine zunehmende Bedeutung. Sie fördern die Ordnung des ruhenden Lieferverkehrs und tragen zur Förderung von Verkehrssicherheit, Verkehrsabwicklung, vor allem aber zur Verbesserung der Stadtraumqualitäten bei.

Beispiele aus der Praxis

- Berlin – Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/gueter/konzept/index.shtml [zugriffen am 18.05.2020]
- Erfurt – Verkehrsentwicklungsplan 2012. Teil Innenstadt, mit Wirtschaftsverkehr https://www.erfurt.de/mam/ef/leben/verkehrsplanung/vep/gesamtkonzept_vep_innenstadt.pdf [zugriffen am 18.05.2020]

Wichtige Beiträge zur nachhaltigen Mobilität

Durch Orientierung auf eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und einen Einsatz von postfossilen Antriebsformen können die Versorgung sichergestellt (ökonomische und soziale Qualitäten) und Umweltqualitäten gestärkt sowie Ressourcenschutz verbessert werden. Diese Maßnahmen erhöhen die Auslastung von Lieferfahrzeugen, reduzieren die Anzahl der Lieferfahrten und Lieferfahrzeuge sowie die lieferverkehrsbedingten Emissionen (Lärm, Schadstoffe, Treibstoffverbrauch ...).

Weiterführende Informationen

- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. AGFS (2015): nahmobil, Heft 5/2015; Schwerpunkt: Lastentransporte mit dem Fahrrad
- Gliem, Werner; Rüter, Tim (2018): Urbane Logistik am Beispiel Hamburg, in: Bernsmann, Arnd; Vestag, Alex (Hg.): Urbane Logistik. Schnell, stadtverträglich und wirtschaftlich. München, S. 49 ff.

Beispiel 1:

Quartiersentwicklung Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist geprägt von einem stetigen Bevölkerungswachstum, verbunden mit einer ständig steigenden Wohnraumnachfrage. Zur Befriedigung dieser Nachfrage bieten sich die ehemals militärisch genutzten Flächen als Chance und Herausforderung gleichermaßen. Hierzu gehört auch die Lincoln-Siedlung, eine von zwei benachbarten Konversionsflächen am Südrand der Kernstadt in einer Entfernung von ca. 3 km zur Innenstadt bzw. zum südlichen Stadtteil Eberstadt. Hier soll auf knapp 25 ha Wohnraum für insgesamt etwa 5.000 Menschen entstehen, einschließlich Versorgungs- und Betreuungseinrichtungen.

Die verkehrlichen Wirkungen der geplanten Quartiersentwicklung wurden im Zuge einer vorgelagerten Untersuchung geprüft und führten zum Ergebnis, dass der durch die Entwicklung erzeugte Kfz-Verkehr nach dem klassischen Mobilitätsmuster/Modal Split im bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Zudem entstünden unverträglich hohe Lärm- und Emissionsbelastungen. Da ein Ausbau der Straßeninfrastruktur nur eingeschränkt möglich ist, war zu entscheiden, ob weniger Wohneinheiten realisiert werden sollen – was angesichts des Drucks auf den Wohnungsmarkt nicht gewollt war – oder wie das Kfz-Verkehrsaufkommen minimiert werden könnte. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat sich dafür entschieden, ein zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmtes nachhaltiges Konzept zu entwickeln und in der Lincoln-Siedlung das Leitbild einer Stadt der kurzen Wege umzusetzen, den Zugang zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum eigenen Auto zu erleichtern und die Wahlfreiheit in der Bewohnerschaft durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot zu fördern.

-
- ▶ Bebauungsplan
 - ▶ Integrierte Rahmenplanung, d. h. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
 - ▶ Parkraummanagementkonzept
 - ▶ Mobilitätsmanagementkonzept
 - ▶ Stellplatzsatzung

Querbeziehungen zu Planungsinstrumenten

Mobilitätskonzept

Das entwickelte Mobilitätskonzept setzt auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) als Rückgrat der Mobilität und auf die Entwicklung eines „autoreduzierten“ Quartiers. Zu den Maßnahmen gehören u. a. der Bau einer neuen Straßenbahnhaltestelle zur Verdichtung der ÖPNV-Erschließung, der Ausbau der Haltestellen im Umfeld zu multimodalen Verknüpfungspunkten, die Ertüchtigung der Fahrradinfrastruktur im Zulauf auf die Innenstadt und die benachbarten Quartiere, die Schaffung einer hochwertigen Fahrradinfrastruktur vor Ort, auf privaten und öffentlichen Flächen gleichermaßen sowie die Bereitstellung von Sharing-Angeboten (Car- und Bikesharing sowie Lastenräder). Zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist ein konsequentes Parkraummanagement/Parkraumbewirtschaftung mit einem reduzierten Angebot an Kfz-Stellplätzen auf Privatgrund und im öffentlichen Raum, bei einer Entkopplung von Wohnen und Stellplätzen, d. h. wer in das Quartier einzieht, kauft oder mietet nicht automatisch einen Stellplatz, sondern kann sich darum bewerben.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird von Anfang an durch ein aktives, in einer Mobilitätszentrale vor Ort angesiedeltes Mobilitätsmanagement begleitet. Das Mobilitätsmanagement ist einerseits Ansprechpartner für Mieterinnen und Mieter, Bauherrenschaft, Planende und Projektentwickler und berät zu allen Themen rund um die Mobilität, zum anderen ist es zuständig für die Vergabe von Stellplätzen im Quartier. Damit soll die Bewohnerschaft in der Lincoln-Siedlung bereits beim Einzug aktiv und dauerhaft zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten motiviert und in der Nutzung des multimodalen Angebots unterstützt werden. Eine weitere Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist die Kommunikation. Hierzu gehören die Verteilung von Welcome Sets an neue Bewohnerinnen und Bewohner (die ersten sind Anfang

2016 eingezogen), die Erarbeitung von Infobroschüren und die Durchführung von Infoveranstaltungen und Workshops für die Bewohnerschaft.

Planungsinstrumente / rechtliche Voraussetzungen und Akteure

Für die Schaffung der autoreduzierten Lincoln-Siedlung waren verschiedene planungsrechtliche Voraussetzungen zu schaffen und verschiedene Planungsinstrumente einzusetzen. Hierzu gehören die Aufstellung eines Bebauungsplans (der Aufstellungsbeschluss wurde bereits 2005 gefasst), eine integrierte Rahmenplanung (Städtebau, Freiraum und Verkehr), die 2011 vorgelegt wurde, der Erlass einer Einschränkungssatzung zur Herstellung von Stellplätzen sowie der städtebauliche Vertrag, ergänzt um einen Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements.

Die Rahmenplanung umfasste beide Konversionsflächen im Süden der Kernstadt und gibt Empfehlungen zur ganzheitlichen Entwicklung. Diese Planungsstufe wurde von einem intensiven Beteiligungsprozess begleitet. Der darauf aufbauende Bebauungsplan für die Lincoln-Siedlung beinhaltet konkrete Aussagen zur Planung eines autoreduzierten Quartiers (z. B. zur Erschließung, zu Maßnahmen, zum integrierten Mobilitätsmanagement) und gibt Festsetzungen zur Mobilität (z. B. Anzahl von Kfz- und Fahrradstellplätzen, Lage von Parkieranlagen, Überdachung von Fahrradabstellanlagen).

Wichtige Grundlage war hierbei eine Stellplatzeinschränkungssatzung für das Quartier. Die Satzungsbeurteilung hat einen ganzheitlichen Ansatz: Sie definiert nicht nur Obergrenzen für den Bau von Stellplätzen, sondern sie verortet die Stellplätze und deren Zuordnung, was wiederum in den Bebauungsplan eingeflossen ist. Konkret wurde festgelegt, dass nur 0,65 Stellplätze je Wohneinheit hergestellt werden dürfen. Die Stellplätze sind mehrheitlich in dezentralen Abstellanlagen/Sammelgaragen unterzubringen (0,5 Stellplätze je Wohneinheit), die maximal 300 Meter entfernt von den Wohnhäusern liegen. Im Nahbereich der Wohngebäude werden max. 0,15 Stellplätze je Wohneinheit angeordnet, die vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge reserviert werden sollen.

Der städtebauliche Vertrag formuliert in seiner Präambel die Entwicklung der Lincoln-Siedlung als „Modellquartier für auto- und verkehrsreduziertes Wohnen mit Schwerpunkten Mobilitätsmanagement, Stellplatzorganisation, flächendeckendes Car Sharing und E-Mobilität“. Er greift die Festsetzungen aus dem Bebauungsplan auf und regelt u. a. die dauerhafte Finanzierung des Mobilitätsmanagements. Der ergänzende Durchführungsvertrag beschreibt die Komponenten des Mobilitätsmanagements und die Entkopplung der Kosten für Wohnen und Parkraum. Des Weiteren wird im Durchführungsvertrag die Verpflichtung zur Weitergabe der Regelungen zum Mobilitätsmanagement an Dritte – Investoren bzw. andere Rechtsnachfolger – festgehalten.

Die Umsetzung des Wohn- und Mobilitätskonzeptes in der Lincoln-Siedlung benötigt viele überzeugte und engagierte Akteure:

- ▶ Die politische Verantwortung tragen Magistrat und Parlament der Wissenschaftsstadt Darmstadt.
- ▶ Die Stadtverwaltung hat – unterstützt durch ein externes Büro – zusammen mit der Bürgerschaft in einem aufwendigen Beteiligungsprozess das Konzept entwickelt und konkretisiert.
- ▶ Für Flächenentwicklung und Wohnbebauung kooperiert die Stadt mit ihrem Wohnungsunternehmen der bauverein AG bzw. dem Tochterunternehmen BVD New Living als Eigentümerin bzw. Vorhabenträgerin der Lincoln-Siedlung.
- ▶ Die Mobilitätszentrale wird von der HEAG mobilo, dem städtischen Verkehrsunternehmen betrieben.

Beispiel

- Ein externes Planungsbüro unterstützt den Umsetzungsprozess durch kontinuierliche Beratung und Einbindung des Projekts in verschiedene Forschungsvorhaben des Bundes (BMBF, BMUB) zu nachhaltiger Mobilität.

Beteiligung

Die Einbindung der Öffentlichkeit wurde bereits im Zuge der Rahmenplanung sichergestellt. Im August 2010 und im Februar 2011 fanden mehrtägige Planungswerkstätten statt, in denen viele Hinweise und Ideen zum Umgang mit Verkehr/Mobilität mit der Präferenz für ein autoreduziertes Quartier entwickelt wurden, die in die weitere Bearbeitung eingeflossen sind. Bei einer Veranstaltung im März 2015 wurde über die beabsichtigten Städtebaulichen Wettbewerbe für die einzelnen Baufelder informiert und Bürgerinnen und Bürger ermuntert, sich für das Preisgericht zu bewerben. Es ist gelungen, Personen für die Teilnahme zu gewinnen, die das Preisgericht unterstützt haben.

Nach Bezug der ersten Wohnungen wurde im März 2017 ein erster großer Workshop für die Neubürgerinnen und Neubürger sowie für die interessierte zukünftige Bewohnerschaft auf Lincoln durchgeführt, in dem über das Mobilitätskonzept informiert wurde und wo Ideen und konkrete Anforderungen an das Quartier formuliert werden konnten. Aus dieser Veranstaltung hervorgegangen ist die Gründung eines Arbeitskreises Mobilität für die Bewohnerschaft, die die Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit regelmäßigen Treffen (2–3 Mal jährlich) begleiten soll.

Ein weiteres Beteiligungsgremium ist der Mobilitätsbeirat. Seine Einrichtung ist im Durchführungsvertrag zum städtebaulichen Vertrag festgelegt. Er besteht zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen und Vertretern der Grundstückseigentümer auf Lincoln und der Stadt Darmstadt und wird hauptsächlich die Stellplatzvergabe begleiten und z. B. Kriterien für deren Vergabe festlegen.

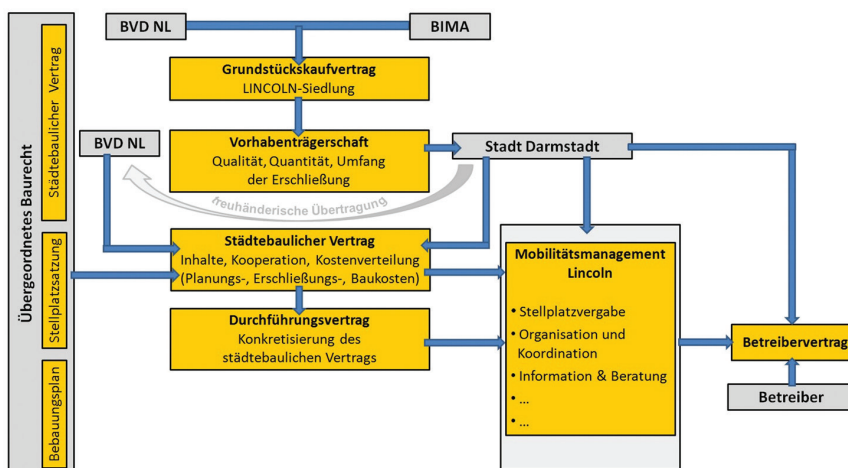


Abbildung 3: Übersicht Planungsinstrumente (© StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung)

Weiterführende Links

- <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/>
- <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/konversion/lincoln-siedlung/>
- <https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/mobilitaetskonzept>
- <http://www.quartiermobil-lincoln.de>
- Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018: Darmstadt gewinnt mit dem Projekt Lincoln-Siedlung; https://www.srl.de/dateien/dokumente/de/PM_VPP_20180621.pdf

Beispiel 2:

Verkehrsentwicklungsplan Bremen

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen wurde als strategisches Instrument der Verkehrsplanung für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke aufgestellt. Ausgehend von sich ändernden räumlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werden die Ziele und Leitlinien für die Verkehrsentwicklung bis zum Zeithorizont 2025 für die Stadt Bremen definiert.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist in eine Reihe von Planungen eingebettet, die der planerischen Umsetzung des 2009 verabschiedeten Leitbilds „Bremen! Lebenswert – urban – vernetzt“ dienen. Allen voran ist der parallel zum Verkehrsentwicklungsplan entwickelte Flächennutzungsplan zu nennen, der mit dem ausdrücklichen Ziel der Innenentwicklung den strategischen Rahmen für die Siedlungsentwicklung Bremens in den kommenden Jahren setzt und seinerseits Fachplanungen, wie z. B. den Verkehrsentwicklungsplan und das Landschaftsprogramm, integriert. Das Zusammenwirken dieser Planungen wird zum Beispiel bei den im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Grünverbindungen deutlich, die auch zur Verdichtung des Radwegenetzes beitragen können.

Der Verkehrsentwicklungsplan selbst wiederum wurde in engem Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan und dem Luftreinhalteplan entwickelt. Das für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelte Verkehrsmodell lieferte beispielsweise die nötige Datengrundlage für die Lärmkartierungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, und Maßnahmen aus den Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen flossen in den Verkehrsentwicklungsplan ein. Außerdem wurden die wesentlichen Arbeitsschritte der Fortschreibung des SPNV-Plans des Landes Bremen sowie der Fortschreibung des bremischen Lkw-Führungsnetzes in den Verkehrsentwicklungsplan integriert.

-
- ▶ Verkehrsentwicklungsplan
 - ▶ Lärmaktionsplan
 - ▶ Luftreinhalteplan
 - ▶ Flächennutzungsplan

Querbeziehungen zu Planungsinstrumenten

Prozess / Organisation

Die inhaltliche Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde durch die Abteilung Verkehr der Bremer Stadtverwaltung, der Bremer Straßenbahn AG sowie beauftragten Gutachtern durchgeführt. Begleitet wurde der Erarbeitungsprozess dabei von einem breiten Beteiligungsverfahren sowie einem Projektbeirat. Dieser bestand aus Vertreterinnen und Vertretern des Senators für Inneres und Sport, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der verkehrspolitischen Sprecher der Bürgerschaftsfraktionen, der Handelskammer Bremen, des ADAC, des ADFC und des BUND. Aufgabe des Projektbeirates war die Qualitätssicherung des Prozesses, die angemessene Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen, Mitwirkung an der strategischen Ausrichtung, Bewertung der Zwischenergebnisse und Konsultation bei grundlegenden Richtungsentscheidungen.

Ziele

Insgesamt wurden im Verkehrsentwicklungsplan Bremen sechs verschiedene Zielfelder definiert, die zusätzlich mit mehreren Unterzielen konkretisiert wurden. Die am 11.10.2012 von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossenen Zielfelder sind:

- ▶ Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer stärken
- ▶ Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen

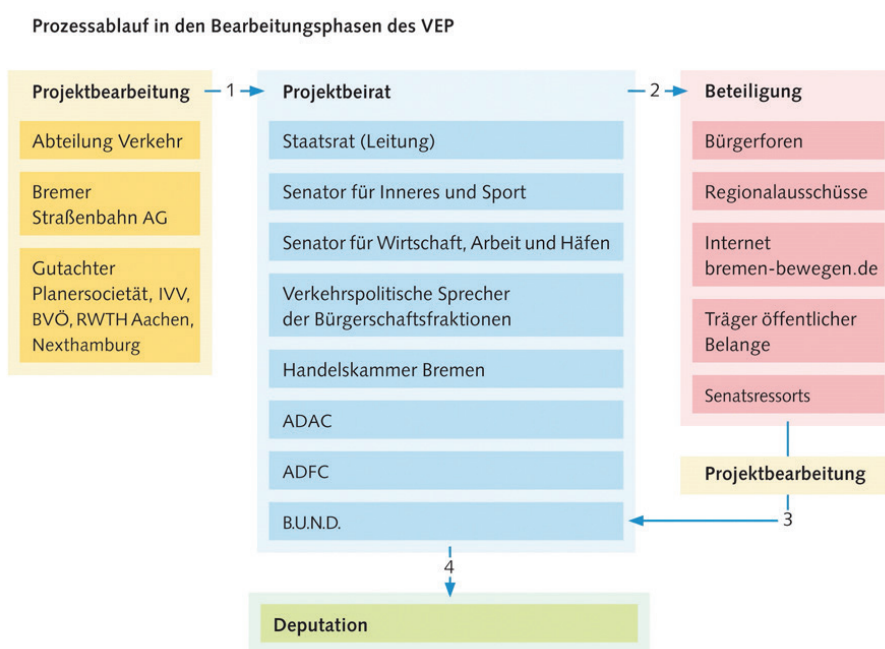
- ▶ alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren
- ▶ Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern
- ▶ den Wirtschaftsstandort Bremen durch Optimieren der Wirtschaftsverkehre stärken
- ▶ die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Beteiligung

Um eine möglichst breite Beteiligung vieler Nutzerinnen und Nutzer in allen Planungsphasen zu erreichen, wurde der gesamte Prozess der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans von der Zielbestimmung und Bestandsanalyse über die Szenario- und Maßnahmenentwicklung bis zum Entwurf des Handlungskonzeptes durch verschiedene Ansätze der Beteiligung begleitet. Ziel war es auch, bereits in frühen Planungsphasen Wünsche und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen. Nach zwei zentralen Bürgerforen im Rahmen der ersten Projektphase zur Zielfindung gab es in jedem Bremer Stadtbezirk je ein Bürgerforum in jeder der vier folgenden Projektphasen, die einen direkten und persönlichen Austausch zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern und den Fachleuten aus Verwaltung und den Gutachterbüros ermöglichten. Zusätzlich gab es ein eigenes Internet-Portal, über das Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen in den Prozess einbringen konnten. Ergänzt wurden diese Angebote durch eine aufsuchende Bürgerbeteiligung. Hierbei wurden die Arbeiten der aktuellen Planungsphase dargestellt und ein Szenarienbaukasten an mehreren Terminen in insgesamt fünf verschiedenen Einkaufszentren aufgebaut.

Neben der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurden auch die Träger öffentlicher Belange (d. h. andere Bremer Dienststellen, Gebietskörperschaften der Region, Kammern, Verbände und Organisationen) in den Planungsprozess jeder Projektphase einbezogen. Anschließend konnten in den fünf Bearbeitungsphasen des Verkehrsentwicklungsplans Stellungnahmen zum Sachstand durch die Träger öffentlicher Belange abgegeben werden.

Abbildung 4:
Prozessablauf VEP-Erstellung
(© Verkehrsentwicklungsplan
Bremen, Der Senator für Um-
welt, Bau und Verkehr)



Zur Untersuchung verschiedener Maßnahmenpakete und des Einflusses sich verändernder Rahmenbedingungen wie z. B. der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur wurden verschiedene Szenarien entwickelt und analysiert. Zentral war hierbei herauszufinden, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die definierten Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu erreichen, und welche alternativen Entwicklungsmöglichkeiten es für Bremen gibt. Insgesamt wurden neben dem Basisszenario – das darstellt, wie sich der Verkehr ohne weitere Maßnahmen entwickelt, und das damit als Referenz für die Entwicklungen der weiteren Szenarien herangezogen wird – fünf verschiedene Maßnahmenzenarien untersucht. Aus den Szenarien Optimierung des Kfz-Verkehrs, ÖV-Offensive, Effiziente Nahmobilität, Optimierung des Umweltverbundes und hohe Mobilitätskosten wurde dann unter Berücksichtigung der Effekte auf die definierten Ziele ein Zielszenario für den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 abgeleitet. Dieses umfasst ca. 160 der 300 vorher in den Szenarien untersuchten Einzelmaßnahmen, die in einem Handlungskonzept unter Berücksichtigung dreier möglicher Finanzierungspfade in einen zeitlichen Umsetzungsplan überführt wurden. Hierzu gehören beispielsweise:

- Verschiedene Umbau- und Neubauvorhaben von Strecken und Knoten sowie angepasste Signalsteuerungen im Maßnahmenfeld Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr
- Die Einrichtung von Begegnungszonen und die Erstellung eines Fußwegekonzeptes im Maßnahmenfeld Fußverkehr/Nahmobilität
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Beseitigung von Engpässen im Radwegenetz und mehr Markierungen für den Radverkehr im Maßnahmenfeld Radverkehr
- Ausbau und Anlage weiterer Haltepunkte und Bevorrechtigung der Straßenbahnen an Knotenpunkten im Maßnahmenfeld öffentlicher Nahverkehr/SPNV
- Umgestaltungen und Umnutzungen konkreter Straßen(-abschnitte) im Maßnahmenfeld Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit
- Ein Parkraumkonzept für die Innenstadt im Maßnahmenfeld ruhender Kfz-Verkehr
- Der Ausbau von Carsharing-Stationen und Verbesserungen des Park+Ride- und Bike+Ride-Angebotes im Maßnahmenfeld Inter- und Multimodalität
- Ein multimodales Datenportal und Mobilitätsberatung für Neubürger im Maßnahmenfeld Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Förderung von Pilotprojekten mit Elektrobussen und Pedelecverleih im Maßnahmenfeld Elektromobilität
- Aufwertung von Angsträumen und mehr Tempo 30 im Maßnahmenfeld Verkehrssicherheit
- Kampagnen für das Zufußgehen und Radfahren im Maßnahmenfeld Mobilitätskultur und Öffentlichkeitarbeit

Bedeutung der Nachhaltigkeit im Verkehrsentwicklungsplan Bremen

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen wurde durch seine Akteure nach dem Stand der Technik konzipiert. Dazu gehören Elemente des Sustainable Urban Mobility Plans. Die Ausrichtung der Strategie und Maßnahmen hin zu einer nachhaltigeren Mobilität war den Akteuren wichtig, daher haben sie Themen wie Nahmobilität, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung als zu betrachtende Handlungsfelder bewusst gesetzt. Die Umsetzung der Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs in Bremen lässt sich gut durch die im Verkehrsentwicklungsplan definierten Zielfelder beschreiben, die sowohl die Förderung einer alternativen Verkehrsmittelwahl und die Verbesserung der Angebote im Umweltverbund beinhalten als auch eine Verbesserung der Teilhabe aller Personen, die Erhöhung der Sicherheit und die Reduktion der Verkehrsauswirkungen in den Fokus der Planungen stellen. Darüber hinaus kam bei der Prozessgestaltung der breiten Beteiligung von verschiedenen Nutzergruppen eine hohe Bedeutung zu und ermöglichte die frühzeitige Einbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer und deren Bedürfnisse.

Jedoch hat auch der Verkehrsentwicklungsplan Bremen nur begrenzten Einfluss auf die Zielwahl und Verkehrsmittelwahl der Einpendler. Diesbezüglich wird in Bremen als ergänzendes Modul neben dem in 2018 erarbeiteten Masterplan Green City, der den Fokus auf Digitalisierung und E-Mobilität legt, die Erarbeitung eines stadt-regionalen Verkehrskonzeptes gemeinsam mit dem Verkehrsverbund und den angrenzenden Landkreisen angestrebt. uädg <ug>

Weiterführende Links

- ▶ <https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrsentwicklungsplan-5586>

Empfehlungen

Für die Ausgestaltung und den Einsatz von (Planungs-)Instrumenten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bzw. eines nachhaltigen Verkehrs gibt es vielfältige Ansatzpunkte. Vereinfachend können hinsichtlich der Umsetzungsnähe

- ▶ strategisch-planerische bzw. konzeptionelle Ansätze und (zumeist daraus abgeleitete)
- ▶ operative Maßnahmen

unterschieden werden. Sowohl strategisch-planerische Ansätze als auch operative Maßnahmenkonzepte können wirken auf

- ▶ Mobilitäts-/Verkehrsursachen,
- ▶ Verkehrsabwicklung und/oder
- ▶ Verkehrsauswirkungen.

Die operativen Umsetzungs- und Maßnahmenansätze beziehen sich auf:

- ▶ bauliche Anlagen und Ausgestaltung der baulichen Anlagen,
- ▶ Betriebsmittel und Fahrzeuge,
- ▶ Nutzungs- und Betriebsregelungen,
- ▶ Management, Zuständigkeitsregelungen, Prozesse, informative Vorbereitung und Begleitung von Verkehrs-/Mobilitätsvorgängen,
- ▶ Organisation,
- ▶ Information von Kundinnen und Kunden bzw. Nutzerinnen und Nutzern.

Viele Instrumente verfolgen sektorale Hauptaufgaben und Ziele, sind aber mit erheblichen (Neben-)Wirkungen in anderen Bereichen verbunden. Diese können innerhalb und außerhalb des Verkehrssektors liegen (z. B. Parksuchverkehr der Beschäftigten außerhalb eines bewirtschafteten Bereichs oder Abwanderung von Kundschaft aufgrund veränderter Parkraumsituation). Eine nachhaltige (Verkehrs-)Entwicklung soll soziale, ökonomische, ökologische und kulturelle Qualitäten sichern und steigern sowie das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen verbessern.

Die folgenden Empfehlungen richten sich an alle Akteure aus Politik und Verwaltung, Bund, Ländern, Regionen und kommunalen Gebietskörperschaften sowie Wirtschaft und Zivilgesellschaft, die an diesem Prozess beteiligt sind. Die Empfehlungen sollen sie darin unterstützen, das Verkehrsaufkommen und die Distanzen, die Verkehrsmittelnutzung, deren räumliche und zeitliche Verteilung sowie die eingesetzten Fahrzeuge und die Fahrweisen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu beeinflussen.

Eine größere Bedeutung gewinnen dabei vor allem:

- ▶ (langfristige) strategische Konzepte,
- ▶ intersektorale Konzepte wirksamer Fachpolitiken,
- ▶ Konzepte des Flächen-, Klima- und Umweltschutzes,
- ▶ Konzepte der Organisation und des Managements,
- ▶ Maßnahmen der rechtlichen Umsetzung und Ausgestaltung,
- ▶ Maßnahmen der Information und Beratung der Verkehrsteilnehmer, Verkehrsanbieter und Infrastrukturbereitsteller.

Unter Anforderungen der Nachhaltigkeit sind die Konzepte und Maßnahmen vermehrt integrativ in Hinblick auf die Ziele „Vermeidung“, „Verlagerung“ und „verträgliche Abwicklung“ (VVV; Förderung von Suffizienz, Kongruenz und Effizienz) zu gestalten.

Wesentliche Grundlage bieten Aspekte der Integration im Hinblick auf

- ▶ eine Verknüpfung von Angebotsplanung, Gestaltung der Abwicklung und Steigerung der Effizienz im Verkehr,
- ▶ eine intensive Abstimmung zwischen den verschiedenen Planungsebenen von EU, Bund, dem jeweiligen Land und der jeweiligen Region, vor allem aber zwischen den Kommunen,
- ▶ eine intensive Abstimmung zwischen benachbarten Planungsräumen wie Stadt und Umland sowie Umlandgemeinden untereinander,
- ▶ eine Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen den Gestaltungsbereichen von Stadt-/Raumentwicklung, sozialen Infrastrukturen, Grün- und Freiräumen, Umwelt usw. und
- ▶ die verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsträger („modal“).

Die Konzepte und Maßnahmen verschiedener Ebenen müssen zielgerichtet zusammenwirken.

Empfehlungen an die Kommunen

- ▶ Kommunen sollten den sektoralen Konzepten wie auch der Festlegung von Maßnahmenengruppen oder Einzelmaßnahmen integrierte verkehrliche Konzepte (Verkehrsentwicklungspläne, Sustainable Urban Mobility Plans) sowie Integrierte Stadtentwicklungskonzepte zugrunde legen, um frühzeitig Wechselwirkungen, stützende oder kontraproduktive Folgewirkungen ermitteln und in der Wirkungsbeurteilung berücksichtigen zu können.
- ▶ Handlungsansätze sollten grundsätzlich auf Integrationserfordernisse und -möglichkeiten überprüft werden. Dies betrifft die Ausgestaltung von:
 - baulichen Anlagen
 - Ausstattungen der baulichen Anlagen
 - Einsatz von Fahrzeugen
 - Betriebsorganisation, Management
 - (rechtlichen und informellen) Betriebsregelungen (z. B. Verkehrswege- und Verkehrsrecht)
 - vorbereitenden bzw. begleitenden Informationen („Informationsketten“) und deren Bereitstellung für Nutzerinnen und Nutzer.
- ▶ Die Maßnahmen sollten das Zusammenwirken von Pull- und Push-Elementen gewährleisten, um die Effizienz zu verbessern, gewünschte Verkehrsverlagerungen zu ermöglichen und suffizientes Verkehrsverhalten („Vermeidung“) anzustoßen.
- ▶ Grundsätzlich ist bei allen Konzepten und Maßnahmen die Berücksichtigung der Auswirkungen auf Flächen, Energieeinsatz, Schadstoff-Emissionen und klimarelevante Emissionen sowie Verkehrsunfälle/-sicherheit in den Gesamtbilanzierungen zu gewährleisten.
- ▶ Auf der kommunalen Ebene sind innovative Handlungskonzepte in enger Kooperation mit Zivilgesellschaft und Wirtschaft auszuloten. Dabei sollten die räumlichen, zeitlichen und kostenanlastenden Gestaltungsoptionen von „Bewirtschaftungskonzepten“ eine besondere Beachtung erfahren („Parkraum“, „Stellplätze“, „Mauten“).
- ▶ Die Kommunen sollten verstärkt darauf hinwirken, dass seitens des Bundes (und der EU) die Voraussetzungen für eine verträglichere Fahrzeugentwicklung geschaffen werden.

Empfehlungen

Empfehlungen an die Länder

- ▶ Länder sollten verstärkt die Strukturen und Grundlagen der Handlungsansätze von Kommunen in Regionen unterstützen – insbesondere durch die Förderung interkommunaler und intermodaler Kooperationen.
- ▶ Auch auf zwischenörtlicher Ebene sind Möglichkeiten nicht-motorisierter Verkehre auszuschöpfen.
- ▶ Insbesondere rechtliche Regelungen und Managementkonzepte sollten regional bzw. interkommunal abgestimmt werden. Die Länder sollten entsprechende Konzepte und Abstimmungen – auch durch Förderung und Informationsaustausch – anstoßen und unterstützen.
- ▶ Wie die Kommunen sollten sich auch die Länder verstärkt für schärfere Zulassungsvoraussetzungen für Kraftfahrzeuge seitens des Bundes (und der EU) einsetzen.

Empfehlungen an den Bund

- ▶ Der Bund sollte in verstärktem Maße die Erarbeitung und Umsetzung von Verkehrsentwicklungsplänen/Sustainable Urban Mobility Plans anstoßen, fördern und fordern – beispielsweise als Voraussetzung für die Bereitstellung von Fördermitteln. Dies gilt analog für die Erarbeitung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten.
- ▶ Der Bund sollte einen kontinuierlichen Austausch mit den Ländern und Kommunen, aber auch mit der Wirtschaft und Zivilgesellschaft suchen, um eine Verbesserung der rechtlichen Rahmenseetzungen zu ermöglichen und technische Innovationen koordiniert voranzutreiben. Derartige Austauschprozesse sollten kontinuierlich erfolgen und auf Evaluationen der Wirkungen – vor allem auch innovativer – Handlungskonzepte beruhen.
- ▶ Der Bund sollte sich für schärfere Zulassungsvoraussetzungen für Kraftfahrzeuge einsetzen und Bemühungen der EU unterstützen und nicht immer wieder abschwächen.

Allgemeine Empfehlungen

Bund, Länder und Kommunen sollten verstärkt Ziele und Instrumente für

- ▶ Ausbildung
- ▶ Fortbildung
- ▶ Erfahrungsaustausch

im Bereich von Mobilität und Verkehr sowie deren Organisations- und Prozessstrukturen wie auch im Bereich der Umsetzung von Innovationen abstimmen und umsetzen. Dies setzt aber auch angemessene verbesserte Besoldungs- und Vergütungsstrukturen voraus.

Die Steckbriefe zeigen, dass bereits vielfältige Möglichkeiten zur Förderung nachhaltiger Mobilität mit den vorhandenen Instrumenten bestehen. Diese werden in verschiedenen Projekten auch bereits genutzt und eingesetzt, wie unter anderem die dargestellten Beispiele zeigen. Die Vielfalt an aufgeführten Instrumenten und deren sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen, Einsatzmöglichkeiten und Wirkungsebenen machen einen guten Überblick und die Wahl geeigneter Instrumente nicht einfach. Zudem verlaufen die einzelnen Planungen derzeit häufig zu sektoral, und Wirkungen auf andere Bereiche werden nur am Rand betrachtet. Dies erschwert eine nachhaltige Planung. Für eine breite Umsetzung und eine konsequente Unterstützung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität ist daher eine stärkere Integration verschiedener Planungen sowie der Planungsebenen erforderlich.

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
SRL e. V.
Schrammstr. 8 . 10715 Berlin
info@srl.de - www.srl.de