

im Auftrag der:



gefördert durch:



Kommunales Mobilitätsmanagement Hansestadt Rostock TK 2 – Leitfaden Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung

Dirk Ohm, Claudia Thielemann (Ingenieurbüro IVAS)

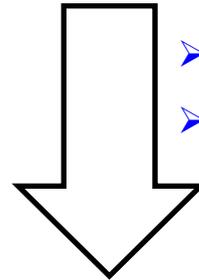
1. Aufgabenstellung und Ziel des Leitfadens
2. Aufbau und Inhalte des Leitfadens
3. Entwicklung des Leitfadens

1. Aufgabe und Ziel

integrative Zusammenführung von Stadtplanung und Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement

Beurteilen von Auswirkung städtebaulicher/ hochbaulicher Projekte auf Mobilität/ Verkehr

Beurteilen von Auswirkungen verkehrlicher Projekte auf stadtplanerische Entwicklungen



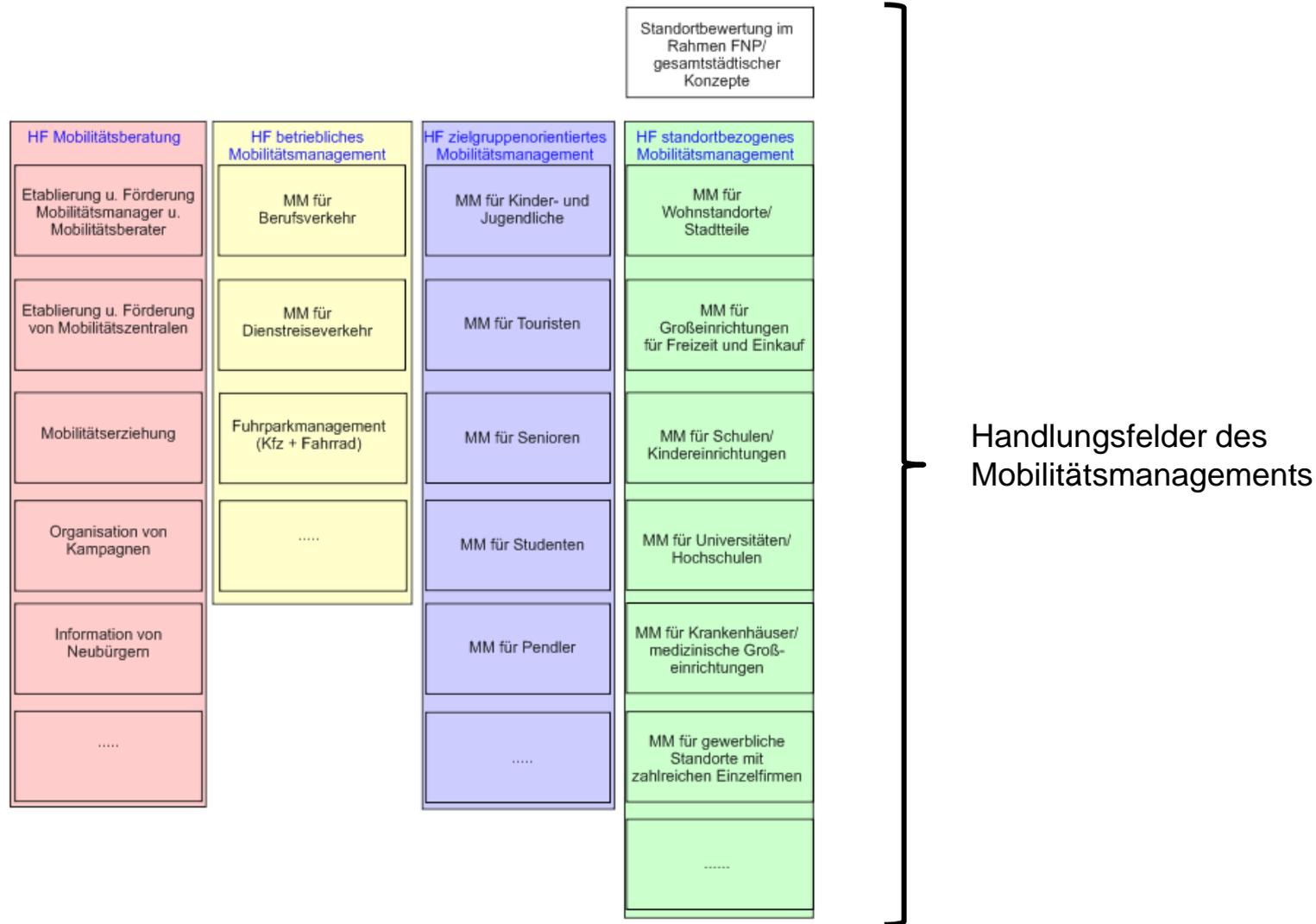
- Identifizierung hemmender Faktoren
- Enge Zusammenarbeit mit relevanten Verwaltungsstellen/ maßgebliche Akteure

Vorausschauende Steuerung hinsichtlich einer nachhaltigen, zukünftigen Entwicklung der öffentlichen Räume

Einflussnahme auf Vorgaben zur Standortentwicklung hinsichtlich Stadt- und Verkehrsplanung

Beeinflussung von Akteuren in der Politikarena im Sinne einer Stärkung der Fachexpertise

1. Aufgabe und Ziel – Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements



1. Aufgabe und Ziel – grundsätzliche Überlegungen

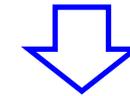


Es gibt Überlegungen zu einer
Entwicklungsfläche im Stadtgebiet



Frühzeitige Berücksichtigung der:

- Ziele der Stadtentwicklung
- Ziele des MOPZ
- Umweltseitige Ziele



Frühzeitige Ausrichtung der Planung
zur Zielerreichung (Berücksichtigung
Mobilitätsmanagement)



Begutachtung und Bewertung der
Fläche hinsichtlich der
Entwicklungsabsichten

1. Aufgabe und Ziel – Ergebnis



Kommunales Mobilitätsmanagement

TK2 – Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung

im Auftrag der: Gefördert durch:



- Handlungsleitfaden für die qualitative Standortbeurteilung und -entwicklung bei Bau- und Investitionsvorhaben
- **Focus:** Beurteilung der Belange aus Mobilität und Verkehr
- **Ziel:** Stärkung einer zielorientierten und erfolgreichen Verwaltungstätigkeit



im Auftrag der:



gefördert durch:



1. Aufgabe und Ziel – Best Practise

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt **berlin** Berlin

Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben



Erfolgreiche Wege für Wirtschaft, Verwaltung & Umwelt
Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltungen
 Leitfaden für Betriebe und öffentliche Verwaltungen



Handlungsleitfaden Mobilitätsmanagement für Betriebe

Clever mobil und fit zur Arbeit

Eine Klima-Bündnis-Kampagne für mehr Nachhaltigkeit und Effizienz durch betriebliches Mobilitätsmanagement

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH **IS**

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) **ISB**
 RWTH Aachen University

ivm
 Integriertes Verkehrsmanagement
 Region Frankfurt RheinMain **ivm**

FOPS-Projekt FE 70.794

Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung

Abschlussbericht

April 2009

Mobilitätsmanagement
 Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis

Mechtild Stiewe | Ulrike Reutter (Hg.)



Kommunales Mobilitätsmanagement Rostock – TK 2 – Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung
 Abschlussveranstaltung 23.06.2016

im Auftrag der:



gefördert durch:



1. Aufgabenstellung und Ziel des Leitfadens
2. **Aufbau und Inhalte des Leitfadens**
3. Entwicklung des Leitfadens

2. Aufbau und Inhalt – Status quo in Rostock

Akteure und Gutachter sehen:

- Mobilitätsmanagement und seine Integration in die Stadtplanung ist erforderlich
- in der Vergangenheit teilweise zu kritischen Flächenfestlegungen
- Teilweise späte Einbeziehung der nicht direkt in der Stadtverwaltung angesiedelten Akteure des ÖPNV (RSAG, VVW) in Planungs- und Abwägungsprozesse
- Hoher Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand für eine fachlich-inhaltliche qualifizierte Arbeit
- Mangelnder Informationsfluss, unterschiedliche Strukturen und Herangehensweise innerhalb und zwischen den Verwaltungseinrichtungen
- Zahlreiche Aktivitäten im zielgruppenbezogenen Mobilitätsmanagement (insbesondere Verwaltung und RSAG)
- Kaum Berücksichtigung bzw. Erfolg der standortbezogenen Ansätze des Mobilitätsmanagements
- Selbstkritische Einschätzung, dass Verwaltung bislang zu wenig Vorreiter im Mobilitätsmanagement ist
- Imagekampagnen Mobilität/ Mobilitätsmanagement haben beachtliche Aufmerksamkeit, allerdings teilweise Ausbleiben praktischer Konsequenzen
- Aktivitäten zur verstärkten Einbeziehung der Wirtschaft als einem der wichtigsten Adressaten und maßgeblichem Akteur stoßen bislang auf (zu) wenig Resonanz.

Hilfe: Handlungsleitfaden → bessere Bündelung der Aufgaben und Ziele unter Einbeziehung der Akteure



Kommunales Mobilitätsmanagement Rostock –

TK 2 – Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung

Abschlussveranstaltung 23.06.2016



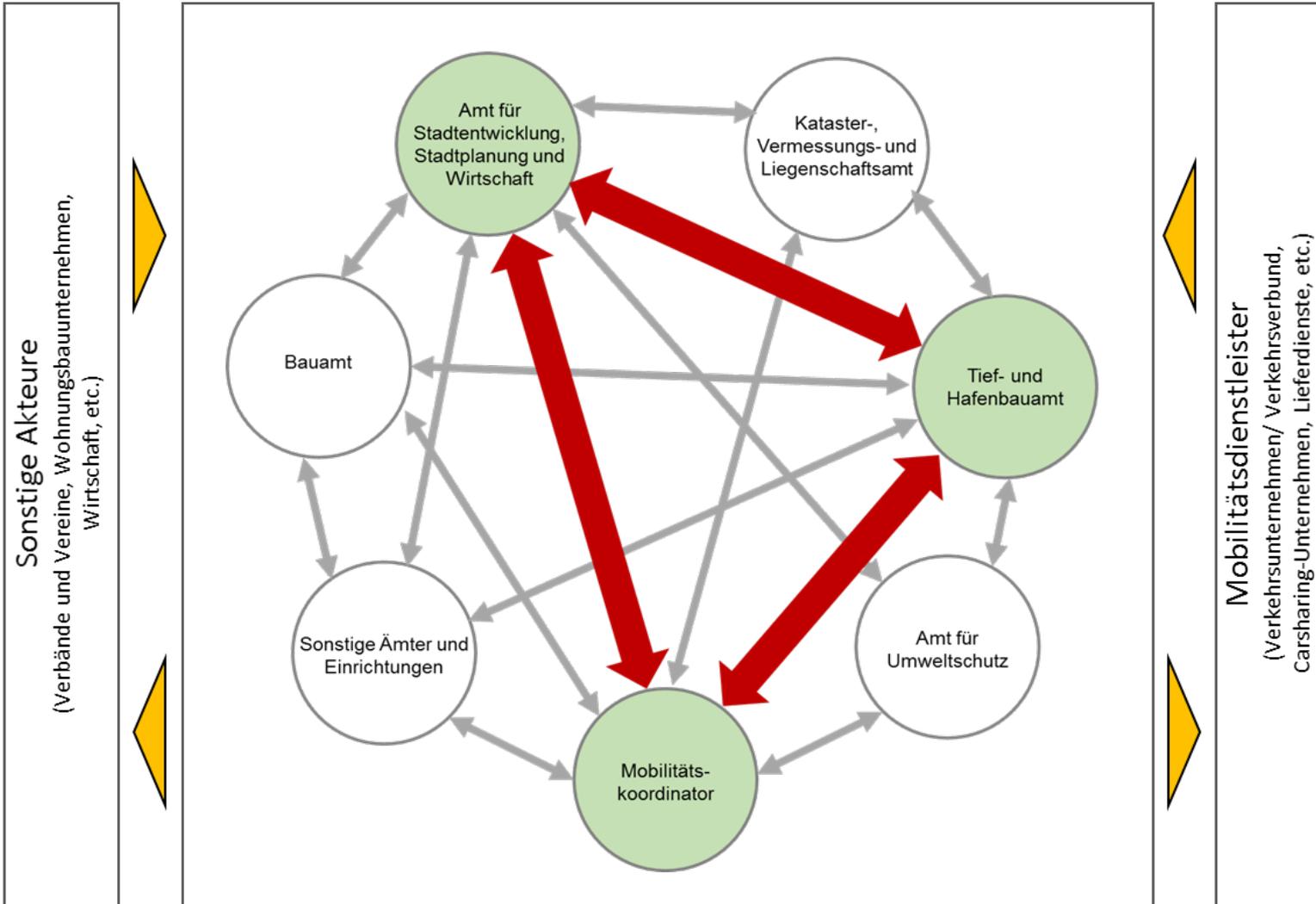
im Auftrag der:



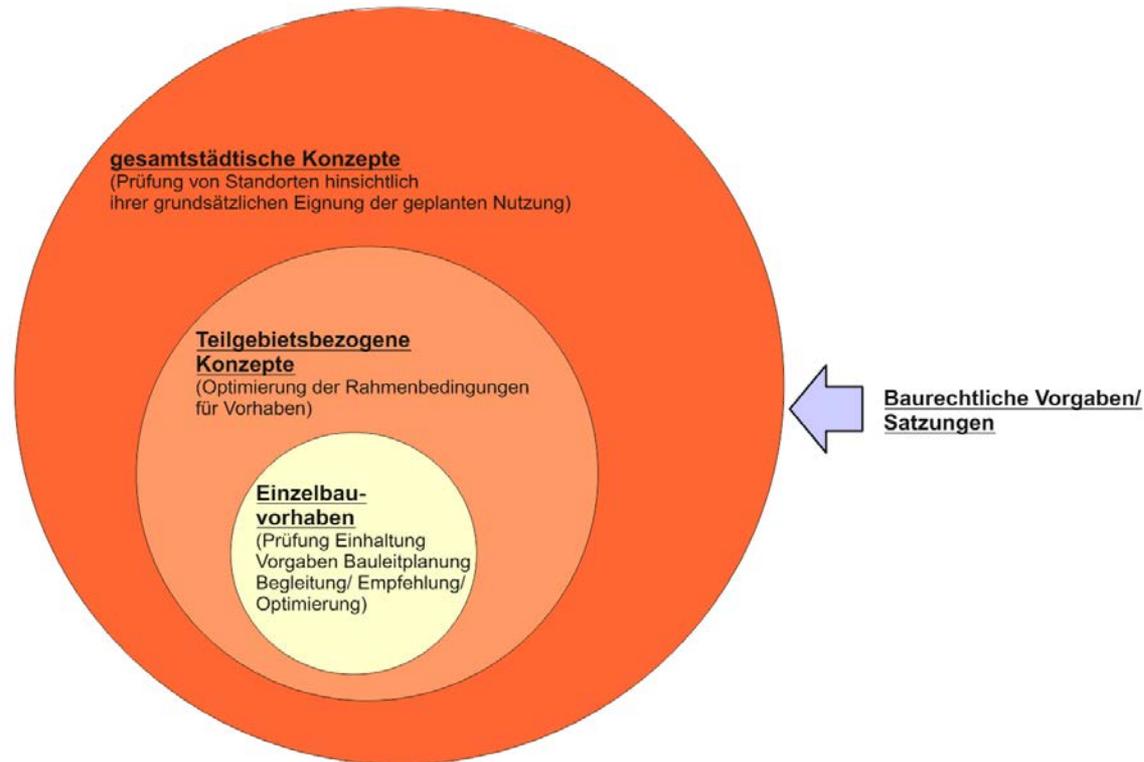
gefördert durch:



2. Aufbau und Inhalt – maßgebliche Akteure



2. Aufbau und Inhalt – Betrachtungsebenen



Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung bedeutet:

- ... die Auswirkung der Flächennutzung auf Mobilität und Verkehr frühzeitig erkennen und die **Flächennutzungsplanung** hinsichtlich einer optimalen Entfaltung nachhaltiger Mobilität zu beeinflussen
(Aufgabe im Rahmen der periodischen Fortschreibung des FNP und anderen stadtweiten informellen Planungen)
- ... im Rahmen von **Baurechtsverfahren** standortkonkret die Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr sowie Folgewirkungen zu beurteilen und steuernde Maßnahmen ergreifen (Erfordernis und Inhalte von Verkehrsgutachten)
(Aufgabe im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen)
- ... im Rahmen **konkreter Bauvorhaben** die Umsetzung mobilitätsbeeinflussender Rahmenvorhaben berücksichtigen und sichern
- ... **baurechtliche Vorgaben** mit mobilitätsbeeinflussenden Wirkungen nach neuesten Erkenntnissen vorhalten und fortschreiben (z.B. aktuelle Stellplatzsatzung/ Parkraum-bewirtschaftungskonzept für Pkw und Rad)

1. Aufgabenstellung und Ziel des Leitfadens
2. Aufbau und Inhalte des Leitfadens
3. **Entwicklung des Leitfadens**

3. Entwicklung des Leitfadens – Ablauf der Bewertung – 3 Schritte

1

Vorhabentypisierung

Charakteristik nach

- Art
- Flächengröße
- Einzugs-/ Wirkungsbereich

Ableitung des Vorhabentyps

- Kleinprojekt
- Mittleres Projekt
- Großprojekt

3. Entwicklung des Leitfadens – 1. Schritt Vorhabenstypisierung

1.1 Art des Vorhabens (nur Einfachnennung möglich):

<input type="checkbox"/>	Wohnbaufläche
<input type="checkbox"/>	Gewerbliche Baufläche
<input type="checkbox"/>	Gemischte Baufläche
<input type="checkbox"/>	Sonderbaufläche, und zwar _____

1.2 Nutzungsstruktur/ Zweckbestimmung (nur Einfachnennung möglich):

<input type="checkbox"/>	Einfamilienhausbebauung	<input type="checkbox"/>	Einzelhandelseinrichtung
<input type="checkbox"/>	Mehrgeschossige Wohnbebauung	<input type="checkbox"/>	Discounter
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Großmarkt/ FMZ
<input type="checkbox"/>	allgemeines Gewerbegebiet	<input type="checkbox"/>	Bildungseinrichtung
<input type="checkbox"/>	Industriegebiet	<input type="checkbox"/>	Gesundheit und Soziales
<input type="checkbox"/>	Hafenfläche	<input type="checkbox"/>	Kultureinrichtung
<input type="checkbox"/>	Logistikzentrum	<input type="checkbox"/>	Tourismus
<input type="checkbox"/>	Büropark/ Business-Center	<input type="checkbox"/>	Freizeit und Sport
<input type="checkbox"/>	Sonstiges	<input type="checkbox"/>	Sonstiges

1.3 Flächengröße (je Kategorie nur Einfachnennung möglich):

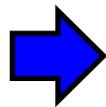
Grundstücksfläche	Verkaufsraumfläche
<input type="checkbox"/> >= 50 ha	<input type="checkbox"/> > 2.000 m ²
<input type="checkbox"/> 10 bis < 50 ha	<input type="checkbox"/> 1.000 bis 2.000 m ²
<input type="checkbox"/> 1 bis < 10 ha	<input type="checkbox"/> < 1.000 m ²
<input type="checkbox"/> < 1 ha	

1.4 verkehrserzeugende Strukturgrößen (je Kategorie nur Einfachnennung möglich):

Einwohner/ Beschäftigte	Kunden/ Besucher pro Tag
<input type="checkbox"/> > 500 EW/ Beschäftigte	<input type="checkbox"/> > 2.000 Kunden
<input type="checkbox"/> 200 bis 500 EW/ Beschäftigte	<input type="checkbox"/> 500 bis 2.000 Kunden
<input type="checkbox"/> < 200 EW/ Beschäftigte	<input type="checkbox"/> < 500 Kunden
<input type="checkbox"/> nicht zutreffend/ vernachlässigbar	<input type="checkbox"/> nicht zutreffend/ vernachlässigbar

1.5 Einzugsbereich (nur Einfachnennung möglich):

<input type="checkbox"/>	überregional/ regional
<input type="checkbox"/>	gesamtstädtisch
<input type="checkbox"/>	stadtteilbezogen



Handlungsempfehlung/ Vorhabenstypisierung

	Kleinprojekt	Mittleres Projekt	Großprojekt
	<ul style="list-style-type: none"> • stadtteilbezogen 	<ul style="list-style-type: none"> • gesamtstädtisch 	<ul style="list-style-type: none"> • überregional/ regional
Wohnbaufläche	• < 200 EW	• 200 bis 500 EW	• > 500 EW
Gewerbliche Baufläche	• < 200 Beschäftigte	• 200 bis 500 Beschäftigte <i>bzw.</i> • Logistikzentrum < 200 B.	• > 500 Beschäftigte <i>bzw.</i> • Logistikzentrum < 500 B.
Einzelhandelseinrichtung	• < 1.000 m ² VRF <i>oder</i> • < 500 Kunden/ Tag	• 1.000 bis 2.000 m ² VRF <i>oder</i> • 500 – 2.000 Kunden/ Tag	• > 2.000 m ² VRF <i>oder</i> • < 2.000 Kunden/ Tag
Bildungseinrichtung	• Kita • Grundschule	• Mittelschule/ Oberschule • Gymnasium • Gesamtschule • Berufsschule/ -zentrum • Forschungs-/ universitäre Einrichtung	• Einrichtung > 500 Beschäftigte
Gesundheit und Soziales	• Kleinere Einrichtung • Ärztehaus	• > 50 Beschäftigte	• Einrichtung > 500 Beschäftigte
Sport und Freizeit, Tourismus und Kultureinr.	• < 500 Besucher	• 500 – 2.000 Besucher/ Tag	• > 2.000 Besucher/ Tage

3. Entwicklung des Leitfadens – 2. Schritt Lagebewertung

1 **Vorhabentypisierung**
 Charakteristik nach

- Art
- Flächengröße
- Einzugs-/ Wirkungsbereich

Ableitung des Vorhabentyps

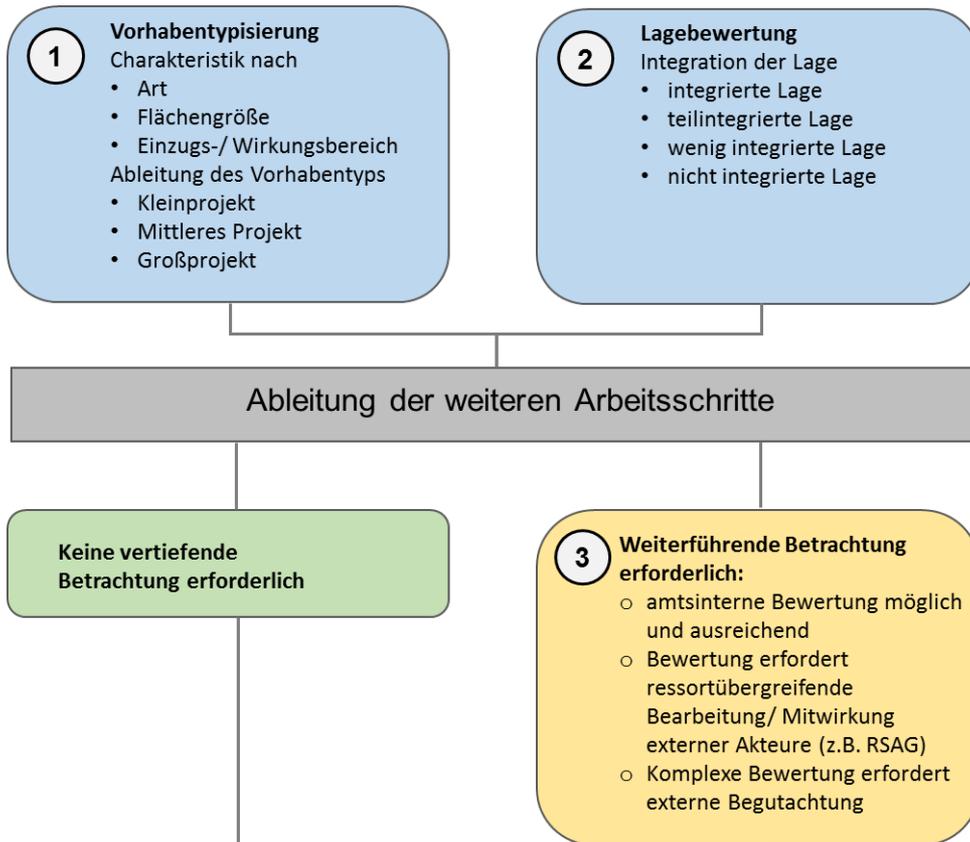
- Kleinprojekt
- Mittleres Projekt
- Großprojekt

2 **Lagebewertung**
 Integration der Lage

- integrierte Lage
- teilintegrierte Lage
- wenig integrierte Lage
- nicht integrierte Lage

<input type="checkbox"/>	2.1 Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Kleinprojekt, deren verkehrliche Wirkungen ergeben sich voraussichtlich nur auf das unmittelbare Umfeld des Vorhabens. (Berücksichtigung Anforderung Verkehrsgutachten für Kleinprojekte Kategorie A)
<input type="checkbox"/>	2.2 Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Kleinprojekt, deren verkehrliche Wirkungen ergeben sich auch auf benachbarte Straßenzüge bzw. den Stadtteil (Berücksichtigung Anforderung Verkehrsgutachten für Kleinprojekte Kategorie B)
<input type="checkbox"/>	2.3 Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein mittleres Projekt, welches voraussichtlich über den Stadtteil hinausgehende Wirkungen aufweist (Berücksichtigung Anforderung Verkehrsgutachten für mittlere Projekte)
<input type="checkbox"/>	2.4 Bei dem Vorhaben wird ein großes Projekt mit deutlichen Wirkungen auch über die Stadtgrenzen Rostocks heraus eingestuft. (Berücksichtigung Anforderung komplexe Verkehrsuntersuchung für große Projekte)

3. Entwicklung des Leitfadens – 3. Schritt Bewertung



3. Entwicklung des Leitfadens – 3. Schritt Bewertung

3.5 kommunales Mobilitätsmanagement				
3.4 Fußgänger- und Radverkehr				
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr				
3.2 Ruhender Verkehr				
<input type="checkbox"/>	3.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen		v	ort
3.1 Straßennetz				
<input type="checkbox"/>	3.1a Analyse und Beschreibung der gegenwärtigen Verkehrssituation			
	<input type="checkbox"/> 3.1a.1 Verkehrsmengen			
	<input type="checkbox"/> 3.1a.2 Verkehrsabläufe	Park-		ermärk-
	<input type="checkbox"/> 3.1a.3 Verkehrsorganisation			na-
	<input type="checkbox"/> 3.1a.4 Verkehrssicherheit			
	<input type="checkbox"/> 3.1a.5 bauliche Defizite im Straßennetz im unmittelbaren Umfeld	rgrei-		
	<input type="checkbox"/> 3.1a.6 _____			
<input type="checkbox"/>	3.1b Beschreibung städtebaulicher und verkehrlicher Vorhaben im Umfeld, die die derzeitige Situation beeinflussen könnten → siehe MOPZ, städtebauliche und verkehrliche Stadtteilkonzepte etc.			
<input type="checkbox"/>	3.1c Einfache Abschätzung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr auf der Grundlage qualifizierter verkehrsplanerischer Annahmen oder mittels Arbeitshilfen			

3. Entwicklung des Leitfadens – Ablauf der Bewertung – 3 Schritte

Bewertung/ Handlungsempfehlung Kleinprojekte der Kategorie B	
<input type="checkbox"/>	Der Bebauungsplan kann ohne weitere verkehrliche Maßnahmen umgesetzt werden.
<input type="checkbox"/>	Der Bebauungsplan kann strukturell unverändert umgesetzt werden, ist jedoch durch verkehrliche Maßnahmen zu begleiten. Handlungsschwerpunkte sind:
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Straßennetz
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im ruhenden Verkehr
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	Der Bebauungsplan wurde/ wird aufgrund verkehrlicher Probleme strukturell angepasst . Verbleibende verkehrliche Handlungsschwerpunkte sind:
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Straßennetz
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im ruhenden Verkehr
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Mobilitätsmanagement

3. Entwicklung des Leitfadens – Ergebnis

- Leitfaden und Checklisten wurden dem Stadtplanungsamt übergeben#
- derzeit erfolgt Praxistest innerhalb der Verwaltung
- Verbindliche Übernahme der Checklistenbeurteilung in die stadt- und verkehrsplanerische Praxis
- Prüfung der Sinnfälligkeit der Programmierung von Excel-Tools für die Checklisten mit weiteren Entscheidungshilfen für das Ausfüllen/ Bearbeiten

im Auftrag der:



gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**