



Kommunales Mobilitätsmanagement

TK2 – Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Impressum

Titel: **Kommunales Mobilitätsmanagement Hansestadt Rostock**
TK 2 – Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung
Schlussbericht

Auftraggeber: Hansestadt Rostock
Mobilitätskoordinator
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Auftragnehmer: SIGNON Deutschland GmbH
Spohrstraße 6, 22083 Hamburg
Tel.: 040-2 71 66-0, E-Mail: info@signon-group.com

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter TK 2: Dirk Ohm, Ingenieurbüro IVAS
Claudia Thielemann, Ingenieurbüro IVAS

Dresden, den 15. Juni 2016

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabe und Zielstellung des Projektes	1
2.	Grundlagen.....	3
2.1	Begriffsbestimmung Mobilitätsmanagement	3
2.2	Integration von Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung.....	5
2.3	Stand der Integration in Rostock	7
3.	Entwicklung des Leitfadens	9
3.1	Betrachtungsebenen des Leitfadens	9
3.2	Grundsätzlicher Ablauf der Bewertung und Einbeziehung von Akteuren	13
3.3	Checklisten	15
4.	Zusammenfassung und Empfehlungen	16

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 – Checkliste Flächennutzungsplanung
- Anlage 2 – Checkliste Bebauungsplanung
- Anlage 3 – Checkliste Einzelbauvorhaben

1. Aufgabe und Zielstellung des Projektes

Die Hansestadt Rostock hat sich in den letzten Jahren trotz Rückgang bzw. Stagnation der Einwohnerzahlen sehr dynamisch und positiv entwickelt. Die Aufwertung der Innenstadt, die Stärkung der maritimen Wirtschaftsstandorte, die Zunahme der touristischen Bedeutung und Nachfrage und die wieder nunmehr auch wieder zunehmende Nachfrage als Wohnstandort sind nur ausgewählte Aspekte dieser erfolgreichen Entwicklung.

Das Verkehrssystem der Stadt konnte ebenfalls erfolgreich entwickelt werden. Heute verfügt Rostock über ein leistungsfähiges Straßen-Tangentensystem, bestehend aus der A 19 im Osten, der A 20 im Süden und der B 103 im Westen. Der Warnowtunnel ergänzt dieses Tangentensystem, weist jedoch die Besonderheit einer Bemaunung auf. Dadurch kann er nur eine eingeschränkte Verkehrswirksamkeit entfalten.

Um die Innenstadt herum ist ein leistungsfähiger Innenstadtring entstanden. Die Straße Am Strande (L 22) als Bestandteil dieses Ringes weist mit einer Verkehrsbelastung von über 40 000 Kfz/ Tag einerseits eine immense Bedeutung für das innerstädtische Straßennetz auf, andererseits ist sie aber auch einer der Schwerpunkte der Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung und stellt eine immense Barriere zwischen der Innenstadt und dem Stadthafen dar.

Der Umweltverbund in Rostock wird einerseits durch ein leistungsfähiges ÖPNV-System und andererseits durch eine starke Affinität zum Radverkehr geprägt. Die Verbindungen im öffentlichen Verkehr zum Umland werden insbesondere durch die Regionalbahnen (Stralsund, Wismar, Schwerin) bedient. Die S-Bahn hat sowohl innerstädtische Funktionen, vor allem in der Verbindung Innenstadt (Hauptbahnhof) – westliche Wohngebiete – Warnemünde, bedient aber auch regionale Ziele wie Güstrow. Die S-Bahn zum Überseehafen wurde vor Jahren wegen mangelnder Nachfrage eingestellt. Somit ist dieser maritime Industrie- und Gewerbestandort, über den auch der Fährverkehr nach Skandinavien abgewickelt wird, derzeit nur über den (teilweise umwegig geführten) Busverkehr erreichbar. Darüber hinaus besteht ein leistungsfähiges Straßenbahnnetz, welches durch verschiedene Buslinien ergänzt wird.

Trotz der sehr guten infrastrukturellen Voraussetzungen im Straßennetz und des durchaus leistungsfähigen Umweltverbundes sind häufig kritische Verkehrszustände zu beobachten. In Spitzenzeiten erreicht der Innenstadtring immer wieder die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, mit entsprechenden Folgen auf die Verkehrsabläufe, Umweltwirkungen, Aufenthaltsqualitäten etc. Ursachen hierfür sind netzseitig insbesondere die sehr starke Fokussierung innerstädtischer Verkehrsströme auf das Ringsystem (weniger der Durchgangsverkehr!) und der sehr hohe Quell- und Zielverkehr der Innenstadt.

Im „Mobilitätsplan Zukunft“ der Hansestadt Rostock werden derzeit die Möglichkeiten der innerstädtischen Entlastung vom Kraftfahrzeugverkehr geprüft. Ohne den Ergebnissen abschließend vorgreifen zu können, ist derzeit aber bereits deutlich erkennbar, dass die ggf. infrage kommenden Ansätze im Straßennetz zur Entlastung der Innenstadt (Neubau einer Südtangente mit Querung der Oberwarnow oder Mautfreiheit des Warnowtunnels) schwierig umzusetzen wären. Dem stehen zu erwartende sehr hohe Kosten, die enormen Eingriffsintensitäten in Natur, Umwelt und auch in die Stadt sowie rechtliche Fragestellungen entgegen, zudem ist von sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträumen auszugehen. Deshalb stellt die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes einen sehr wichtigen Ansatz in den Maßnahmen des Mobilitätsplanes Zukunft dar, zumal dies auch der wirksamste Ansatz im Verkehrssektor zum Klimaschutz durch Vermeidung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen darstellt.

Wichtige Weichenstellungen für die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung erfolgen bereits bei der Entwicklung von Standorten in der Phase der Bauleitplanung. An einem schlecht in den ÖPNV eingebundenen Standort mit größeren Entfernungen zum Stadt- oder einem Stadtteilzentrum wird es trotz aller weitergehenden Bemühungen nur zu einem deutlich geringeren Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen, als an integrierten Standorten. Beschränkt sich „Mobilitätsmanagement“ nur auf die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl unter weitgehend gegebenen Randbedingungen muss die Wirksamkeit folgerichtig stark beschränkt bleiben. Erst im Zusammenspiel von Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement von der Standortbeurteilung in der Phase der Bauleitplanung/ gesamtstädtischer oder teilräumlicher Masterplanung über die Umsetzung von Vorhaben bis in die Nutzungsphase hinein kann das Mobilitätsmanagement seine volle Wirkung entfalten.

Insbesondere in Zeiten intensiver Stadtentwicklung mit folgereichen Entscheidungen zur zukünftigen Flächennutzung kommt einer lückenlosen Begleitung durch Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement eine maßgebliche Rolle zu. Herausforderungen sind dabei insbesondere die enge Abstimmung zwischen Stadt- und Verkehrsplanung sowie der einzubeziehenden Akteure, um frühzeitig stadt-, verkehrs- und umwelttechnische Zielstellungen in die Planung integrieren zu können. Um diesen Prozess weiter zu strukturieren und zu qualifizieren, soll mit dem Leitfaden für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung eine im täglichen Arbeitsprozess handhabbare Anleitung geschaffen werden, welche folgenden Anforderungen genügt:

- ⇒ Nutzbarkeit für die Bewertung der Flächeneignung aus der Sicht von Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement bei Bau- und Investitionsvorhaben in allen Phasen der Entwicklung von Flächen und Standorten von der Bauleitplanung bis zur Vorhabenumsetzung
- ⇒ Schwerpunkte: Bewertung neuer (bisher un bebauter) Flächen bzw. solcher, für die eine intensive Umstrukturierung/ Umnutzung vorgesehen wird

- ⇒ Aufzeigen der Verknüpfungspunkte von Stadt- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement in den Planungsprozessen sowie der maßgeblichen Akteure
- ⇒ Leichte Handhabbarkeit durch Ausbildung in Form von Checklisten
- ⇒ Nutzbarkeit der Ergebnisse der Bewertung mittels Checklisten als Argumentationshilfe gegenüber der Kommunalpolitik

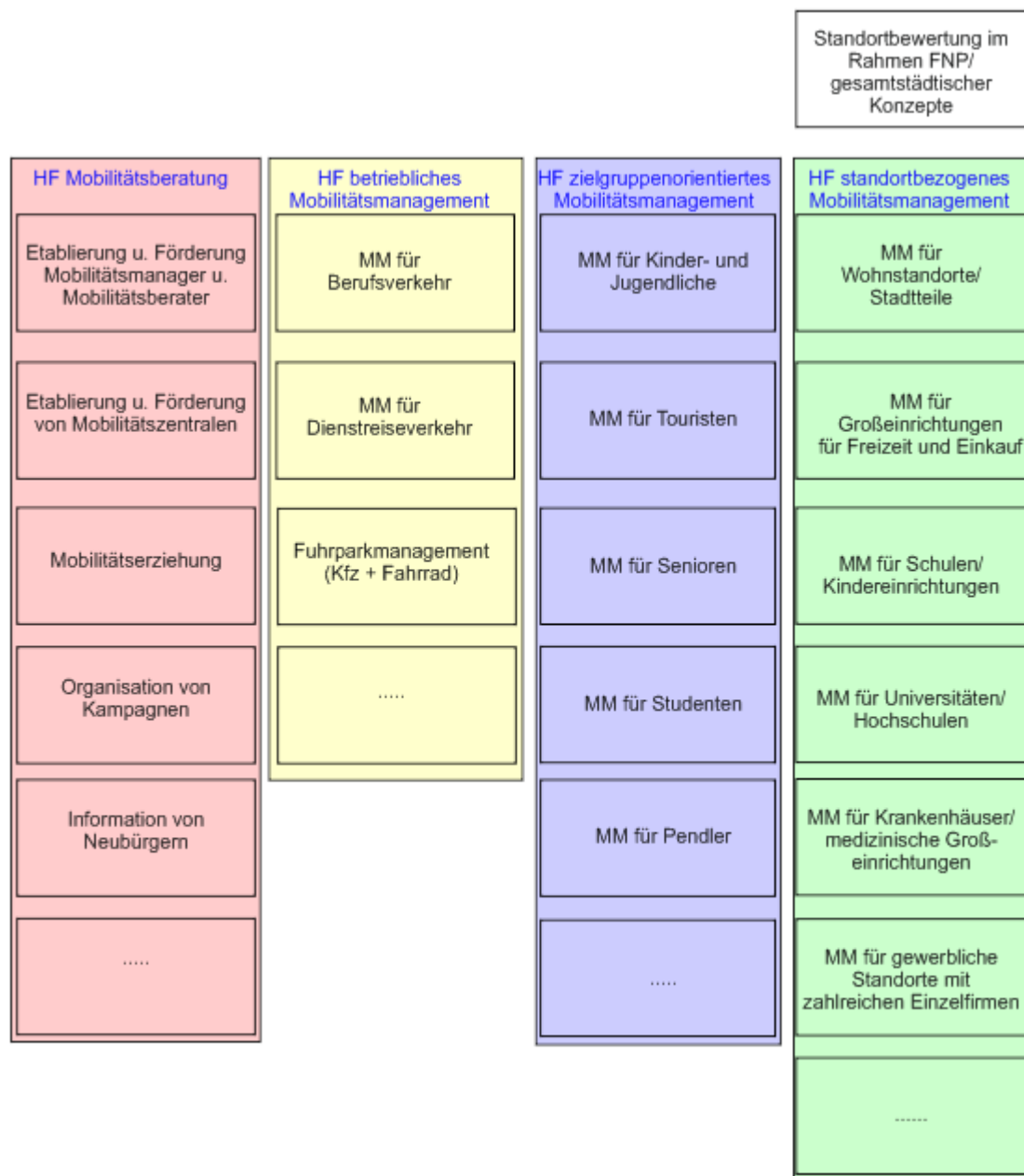
2. Grundlagen

2.1 Begriffsbestimmung Mobilitätsmanagement

Was ist eigentlich Mobilitätsmanagement? Welche Ziele werden verfolgt und welche Handlungsfelder ergeben sich dabei? Ausführungen dazu enthält bereits das Rahmenkonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement der Hansestadt Rostock. Dennoch sollen die wesentlichen Eckpunkte nochmals benannt werden, um den Leitfaden besser einordnen zu können.

Ziel des Mobilitätsmanagements ist es ganz allgemein, ohne grundsätzliche Änderung bestehender verkehrlicher Infrastrukturen (und Fahrtenangebote im ÖPNV) vor allem durch Information, Aufklärung und Vernetzung die Verkehrsteilnehmer zu einer möglichst nachhaltigen Mobilitätsteilnahme anzuregen und dabei vor allem einen hohen Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu bewirken. Im Einzelfall fallen also Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung oder des Angebotes von Jobtickets im ÖPNV ebenso darunter wie die Förderung von Fahrgemeinschaften mit Pkw oder die Teilnahme am Carsharing.

In der nachstehenden Grafik 1 wurde versucht, die verschiedenen potenziellen Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements zu ordnen. Das kommunale Mobilitätsmanagement besteht im wesentlichen aus den vier **Handlungsfeldern/ Säulen** Mobilitätsberatung, betriebliches Mobilitätsmanagement, zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement und standortbezogenes Mobilitätsmanagement. Eine klare Abgrenzung ist oft nicht möglich bzw. erforderlich. Deutlich wird dies z.B. am Mobilitätsmanagement für universitäre Standorte. Je nach Akteur und vorrangiger Zielgruppe könnte man das Mobilitätsmanagement als betrieblich (Universität als Akteur), zielgruppenbezogen (vorrangige Ausrichtung auf die Gruppe der Studenten) oder standortbezogen (wenn ein bestimmter Standort in den Focus genommen wird) bezeichnen.



Grafik 1: Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements Rostock

2.2 Integration von Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung

Zum Verständnis der Stadtplanung sei auf die Definition gemäß Wikipedia (Abruf März 2016) verwiesen:

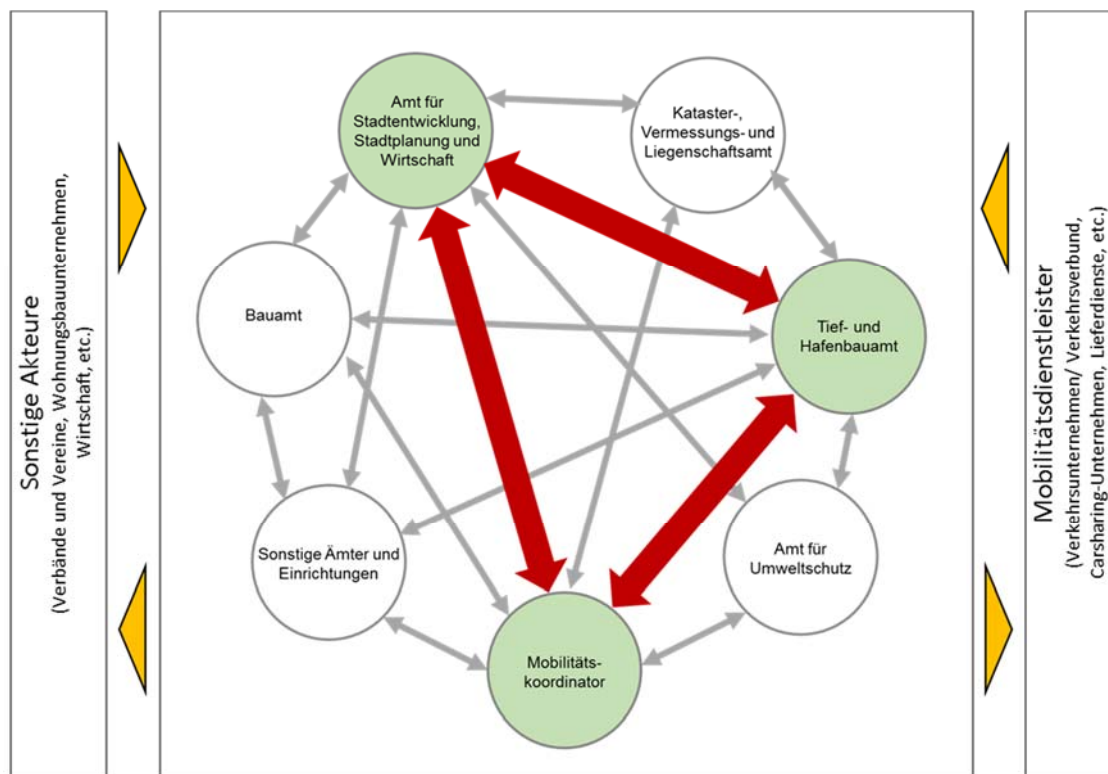
„Die Stadtplanung beschäftigt sich mit der Entwicklung der Stadt sowie mit den räumlichen und sozialen Strukturen in der Stadt. Darauf aufbauend erarbeitet sie Planungskonzepte, im Idealfall unter gerechter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange mit dem Ziel der Konfliktminimierung. Sie ordnet sowohl die öffentliche als auch die private Bautätigkeit und steuert die raumbezogene Infrastrukturentwicklung in der Stadt. Stadtplanung steuert dabei im Rahmen der Bauleitplanung im Wesentlichen die Bodennutzung im Gemeindegebiet.“

Aus der Beschreibung wird bereits deutlich, dass Stadtplanung somit nicht nur Sache einer Struktureinheit oder eines Amtes sein kann, sondern viele Akteure kennt. Dazu gehören neben der eigentlichen für die Stadtplanung zuständigen Einrichtung alle diejenigen Ämter und Einrichtungen, die ebenfalls die Infrastrukturentwicklung einer Stadt beeinflussen. Nachfolgend werden für die Hansestadt Rostock die wichtigsten Verwaltungseinheiten für die Stadtplanung sowie die Akteure hinsichtlich Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement benannt.

Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung wird also vorrangig als Integration in die Planungsprozesse und als organisiertes Zusammenwirken der Akteure begriffen. Unbestritten dabei ist, dass es dabei ein Kernteam geben muss, welches in Rostock in den derzeitigen Verwaltungsstrukturen vor allem aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft sowie dem Hafen- und Tiefbauamt, ergänzt um die besondere Verwaltungseinheit des Mobilitätskoordinators gesehen wird. Jedoch tragen zahlreiche andere Ämter mit ihren Aufgaben und Einflüssen zu einem mehr oder weniger gelungenen Mobilitätsmanagement bei, z.B.

- ⇒ das Kataster- und Liegenschaftsamt durch eine weitsichtige Flächenbevorratungspolitik
- ⇒ das Amt für Umweltschutz durch Formulierung umweltseitiger Zielvorgaben oder
- ⇒ das Bauamt mit dem Einwirken entsprechender Voraussetzungen bei der Umsetzung von Einzelbauvorhaben.

In welchen Ebenen bzw. Phasen der Stadtplanung ist die Integration des Mobilitätsmanagements besonders relevant? Versteht man das Mobilitätsmanagement nur im engeren Sinne als Versuch der Beeinflussung der Mobilität unter den gegebenen Randbedingungen kommt man in der Beantwortung dieser Fragestellung sicherlich zu einem anderen Ergebnis, als wenn die Integration so verstanden wird, dass Überlegungen zu den Randbedingungen und Voraussetzungen für erfolgreiches Mobilitätsmanagement frühzeitig bereits in den ersten Phasen von Flächenentwicklungen einbezogen werden.



Grafik 2: maßgebliche Akteure in der Stadt- und Verkehrsplanung/ Mobilitätsmanagement in Rostock

Im Kern des Projektes geht es demnach darum, eine lückenlose Durchdringung stadtplanerischer Prozesse von der Flächenentwicklung in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung bis hin zur Nutzungsphase mit den Überlegungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zu ermöglichen.

Der Leitfaden widmet sich demnach nicht allen in Grafik 1 aufgeführten Handlungsfeldern, sondern „nur“ den für die (planerische) Entwicklung von Einzelflächen relevanten Punkten. Er führt somit die qualifizierte verkehrsplanerische Standortbeurteilung mit Aspekten des Mobilitätsmanagements zusammen, soweit sie in der Phase der Entwicklung von Flächen und einzelnen Bauvorhaben eine Relevanz besitzen. Er soll demnach keinen Leitfaden im Sinne von allgemeinen Vorgehensweisen darstellen, sondern eine Handlungsanleitung für die Beurteilung von Flächen in den verschiedenen Phasen der planerischen Prozesse.

2.3 Stand der Integration in Rostock

Die Hansestadt Rostock hat der Bedeutung des Mobilitätsmanagements mit der Schaffung der Stelle eines Mobilitätskoordinators entsprechend Ausdruck verliehen. Dennoch ist der Mobilitätskoordinator nur ein, wenn auch maßgeblicher Akteur für das Mobilitätsmanagement. Je besser das Mobilitätsmanagement bereits in der Stadtplanung verankert wird, umso intensiver können sich die Aktivitäten des Mobilitätskoordinators auf die klassischen Felder gemäß Grafik 1 beziehen und so erfolgreicher wird das Mobilitätsmanagement an neu entstehenden Standorten/ Vorhaben funktionieren.

Um den aktuellen Stand der Integration von Überlegungen zum Mobilitätsmanagement zu erfassen wurden eine Befragung wichtiger Akteure sowie ein Workshop durchgeführt. Daraus lässt sich folgendes Bild ableiten:

- ⇒ Über die Erforderlichkeit des Mobilitätsmanagements und seine Integration in die Stadtplanung sind sich die meisten Akteure sehr wohl bewusst.
- ⇒ In der Vergangenheit kam es teilweise zu Flächenfestlegungen im Flächennutzungsplan, die von den Akteuren durchaus kritisch gesehen werden. Offenbar erfolgte dazu keine ausreichende verkehrsplanerische Standortbewertung im Prozess der FNP-Fortschreibung.
- ⇒ Unter den aktuellen Bedingungen mit einem hohen Druck auf die Verwertung von Flächen wird ebenfalls die Gefahr unzweckmäßiger Flächenfestlegungen gesehen.
- ⇒ Insbesondere die nicht direkt in der Stadtverwaltung angesiedelten Akteure des ÖPNV (RSAG, VVV) sehen häufig eine sehr späte Einbeziehung in Planungs- und Abwägungsprozesse, so dass optimale Angebote nur schwer bzw. mit überhöhtem Aufwand zu realisieren sind.
- ⇒ Die vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung reichen nach Einschätzung der Akteure nicht aus, die Vielzahl von zu entwickelnden Projekten ausreichend qualifiziert zu begleiten. Der Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand lässt eine fachlich-inhaltliche Arbeit nicht mehr in ausreichendem Maße zu.
- ⇒ Der Informationsfluss innerhalb und zwischen den Verwaltungseinrichtungen ist nicht in jedem Fall in ausreichendem Maße gewährleistet. Unterschiedliche Strukturen und Herangehensweisen erschweren dies auch.
- ⇒ Im zielgruppenbezogenen Mobilitätsmanagement werden zahlreiche Aktivitäten entfaltet. Neben der Verwaltung sind hier insbesondere auch die Aktivitäten der RSAG hervorzuheben.
- ⇒ Standortbezogene Ansätze des Mobilitätsmanagements werden bislang kaum verfolgt bzw. haben bislang wenig Erfolg.
- ⇒ Es wird selbstkritisch eingeschätzt, dass die Verwaltung bislang zu wenig Vorreiter im Mobilitätsmanagement selbst ist als auch zu wenige Aktivitäten diesbezüglich entfaltet.

- ⇒ Bisherige Imagekampagnen zum Themenbereich Mobilität/ Mobilitätsmanagement erzeugen einerseits durchaus beachtliche Aufmerksamkeit, allerdings bleiben praktische Konsequenzen bislang überwiegend aus.
- ⇒ Aktivitäten zur verstärkten Einbeziehung der Wirtschaft als einem der wichtigsten Adressaten und maßgeblichem Akteur stoßen bislang auf (zu) wenig Resonanz.

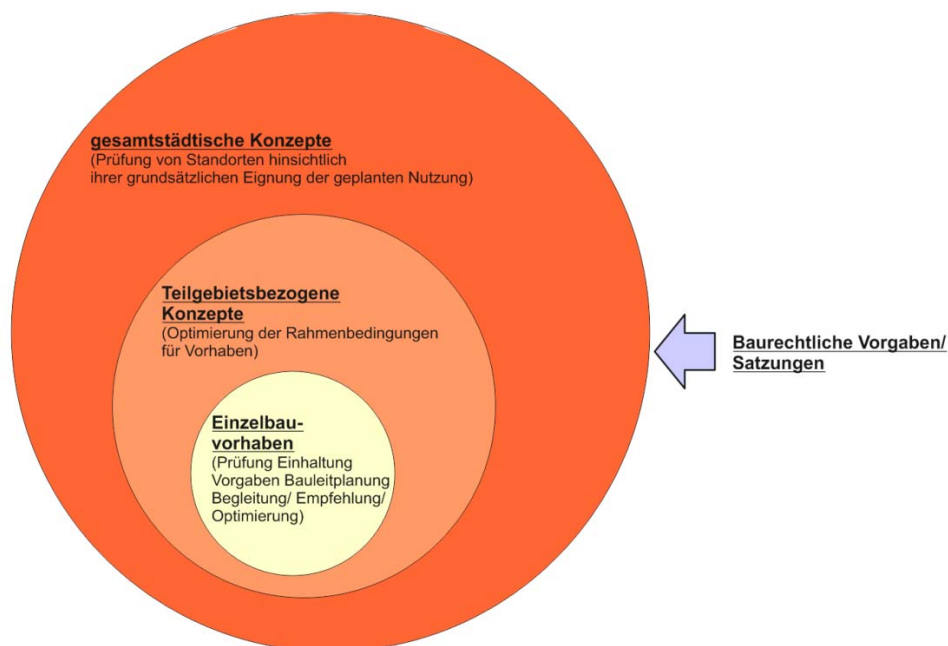
3. Entwicklung des Leitfadens

3.1 Betrachtungsebenen des Leitfadens

Nachfolgend sollen die einzelnen Betrachtungsebenen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen hinsichtlich des Mobilitätsmanagements kurz skizziert werden:

Ebene gesamtstädtische Konzepte/ Flächennutzungsplanung

Das wichtigste Instrument, welches die Nutzungsmöglichkeiten von Flächen innerhalb des Stadtgebietes beschreibt, ist der Flächennutzungsplan. Gemäß § 5 des Baugesetzbuches sind alle Städte und Gemeinden zur Aufstellung eines Flächennutzungsplanes verpflichtet. Hier werden die maßgeblichen Grundlagen dafür gelegt, wie neue Baugebiete zukünftig entwickelt werden können, ob z.B. Wohngebiete, Mischgebiete oder Industrie- und Gewerbegebiete entstehen können und wie sich ihre räumliche Ausdehnung dem Grunde nach darstellt.



Grafik 3: Betrachtungsebenen des Leitfadens

Somit werden bereits im Flächennutzungsplan maßgebliche Weichen für die Verhaltensweisen bzgl. der Mobilität zukünftiger Nutzer der Flächen und damit der verkehrlichen Wirkungen in der Zukunft gestellt. Verkehrsintensive Nutzungen in nicht integrierten Lagen führen entweder zu besonders hohen infrastrukturellen Aufwendungen um quasi ein Mindestmaß der verkehrlichen Integration zu erzielen, oder es ergibt sich auf Dauer eine hohe Affinität zum Kfz-Verkehr mit den entsprechenden Folgen der Belastungen des Straßennetzes einerseits und den Wirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftreinhaltung, Klima) andererseits.

Die im Leitfaden abzuarbeitenden Fragestellungen beziehen sich gemäß dem Stadium der Flächenentwicklung eher auf Aspekte der verkehrsplanerischen Standortbeurteilung. Gute verkehrsplanerische Randbedingungen führen folgerichtig dazu, dass nicht nur von vornherein ein höherer Anteil des Umweltverbundes erzielt wird, sondern Maßnahmen des Mobilitätsmanagements grundsätzlich einen höheren Erfolg versprechen, da qualitätsgerechte Alternativen vorhanden sind oder mit vertretbarem Aufwand geschaffen werden können. Im Ergebnis der Checkliste des Leitfadens soll also eingeschätzt werden:

- ➔ ob die vorhandenen verkehrlichen Rahmenbedingungen geeignet sind, so dass die beabsichtigten Nutzungen in ihrer grundsätzlichen Art und Intensität unverändert im Flächennutzungsplan weitergeführt werden können
- ➔ ob die (unzureichenden) vorhandenen verkehrlichen Rahmenbedingungen mit einem in Bezug zur Fläche vertretbarem Aufwand so zu qualifizieren sind, so dass die beabsichtigten Nutzungen in ihrer grundsätzlichen Art und Intensität unverändert im Flächennutzungsplan weitergeführt werden können
- ➔ ob die (unzureichenden) vorhandenen verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht mit einem in Bezug zur Fläche vertretbarem Aufwand zu qualifizieren sind, so dass eine Anpassung der beabsichtigten Nutzungen in ihrer grundsätzlichen Art und Intensität dringend geboten erscheint.

Zielstellung ist es somit insbesondere, die Festlegung ungeeigneter Flächen bzw. Nutzungen zu vermeiden bzw. sich frühzeitig Klarheit über die erforderlichen infrastrukturellen Aufwendungen und/ oder verkehrlichen Wirkungen zu verschaffen.

Sinngemäß gelten die Ausführungen auch auf die Ideenentwicklung bzw. Beschreibung der Nutzung von Flächen in gesamtstädtischen Planungskonzepten („Masterplänen“) jedweder Art (z.B. gesamtstädtische Konzepte zur Gewerbeentwicklung, zur Entwicklung des großflächigen Einzelhandels, Sport/ Freizeit/Tourismus etc.).

Ebene teilgebietsbezogene Konzepte

Auch wenn in Grafik 3 die Ebene der teilgebietsbezogenen Konzepte nicht untergliedert ist, ergibt sich eine weitere Differenzierung. Bei einfachen Bebauungsplänen, bei denen außer der Fläche und der grundsätzlich beabsichtigten Nutzung keine weiteren Angaben bekannt sind oder bei stadtteilbezogenen Konzepten ohne konkrete Bindungswirkung kann auch eine Prüfung der Einzelflächen wie in der Ebene gesamtstädtische Konzepte/ Flächennutzungsplan erfolgen. Dies ist insbesondere dann zweckmäßig, wenn noch keine weitergehenden Festlegungen getroffen sind, also durchaus auch noch Nutzungsarten und Nutzungsintensitäten (unter grundsätzlicher Berücksichtigung der Möglichkeiten gemäß Flächennutzungsplan) variiert werden können.

Anders verhält es sich bei qualifizierten bzw. vorhabenbezogenen Bebauungsplänen. Im Idealfall wurde die Fläche bereits in der Ebene Flächennutzungsplanung betrachtet und hinsichtlich der Randbedingungen Verkehr/ Mobilitätsmanagement als grundsätzlich geeignet mit den vorgesehenen Nutzungen eingestuft. In der Ebene Bebauungsplan ist also nicht mehr das „ob“ sondern das „wie“ zu prüfen. Dabei ist es aber nach wie vor denkbar, dass auf Grund der verkehrlichen Randbedingungen oder Wirkungen Einschränkungen der Nutzungsintensitäten/ Flächengrößen erforderlich werden können.

Im Ergebnis der Checkliste des Leitfadens auf der Ebene teilgebietsbezogene Konzepte soll also vor allem eingeschätzt werden:

- ➔ wie die vorhandenen verkehrlichen Infrastrukturen zu entwickeln sind, um die beabsichtigten Nutzungen in ihrer grundsätzlichen Art und Intensität unverändert im Bebauungsplan weiterzuführen oder ob ggf. Abstriche an Nutzungsintensitäten erforderlich werden
- ➔ welche begleitenden Ansätze des Mobilitätsmanagements ggf. bereits im Bebauungsplan festgesetzt werden können und welche anderweitigen Folgen daraus resultieren (z.B. Festlegung von Flächen für Carsharing-Angebote, Möglichkeiten der Stellplatzreduktion bei gleichzeitiger Verpflichtung für Jobticket/ betriebliches Mobilitätsmanagement)
- ➔ welche weiteren Empfehlungen zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne Festsetzung ausgesprochen werden können

Zielstellung ist es somit insbesondere, erforderliche Maßnahmen zur Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen (und ggf. Verkehrsangeboten) herauszuarbeiten, sinnvolle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements frühzeitig im Plangebiet verbindlich zu implementieren und auch darüber hinausgehende Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Ebene Einzelbauvorhaben

Auch in der Ebene der Einzelbauvorhaben ist es ab einer bestimmten Größenordnung sinnvoll oder gar erforderlich, verkehrsplanerische Beurteilungen vorzunehmen und die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements auszuloten. Einzelbauvorhaben können in unterschiedlichster Größe auftreten und reichen vom einfachen Carport bis hin zu großen Bürogebäuden oder Produktionshallen. Manche Einzelvorhaben lassen größere verkehrliche Auswirkungen erwarten, als kleinere Bebauungspläne.

Wird ein Einzelbauvorhaben in einem Bebauungsplangebiet beantragt, so sind – falls bereits eine vorhergehende Prüfung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte – die verkehrlichen Randbedingungen weitestgehend geklärt und auch die Aspekte des Mobilitätsmanagements in Bezug auf den B-Plan betrachtet worden. Im Zuge der Bearbeitung des Bauantrages wäre daher im Regelfall nur noch zu prüfen, ob die Festlegungen des Bebauungsplanes eingehalten werden (z.B. zur Schaffung ausreichender Fahrradstellplätze oder – falls festgesetzt – der Durchführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements). Bei größeren Vorhaben wäre darüber hinaus oft eine weitere beratende Begleitung hinsichtlich der Aspekte des Mobilitätsmanagements sinnvoll.

Anders verhält es sich bei Einzelbauvorhaben/ Bauanträgen nach § 34 BauGB. Hierfür gäbe es keine aus einem Planrechtsverfahren resultierenden formalen Vorgaben, sondern nur die Vorgaben des Baugesetzbuches selbst. Ggf. haben weitere kommunale Satzungen Einfluss auf die verkehrlichen Aspekte, z.B. die Stellplatzsatzung der Stadt Rostock (die jedoch z.B. keine Festlegungen zu Fahrradstellplätzen enthält). Im Bauantrag ist der Nachweis der gesicherten verkehrlichen Erschließung zu erbringen. Hierfür können – je nach Lage und Größe des Vorhabens – durchaus komplexere verkehrliche Betrachtungen erforderlich werden. Oft werden solche Betrachtungen jedoch nur auf verkehrstechnische Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Einbindepunktes in das Straßennetz und den Stellplatznachweis für Pkw reduziert, während Fragen der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, der Barrierefreiheit im direkten Umfeld, des Mobilitätsmanagements etc. nicht thematisiert werden. Dabei sind es jedoch neben der Lagegunst – die ggf. in vorhergehenden Stufen bewertet wird – vor allem die Aspekte der baulich-gestalterischen und organisatorischen Umsetzung der Einzelbauvorhaben selbst, die über die Verkehrsmittelwahl und Wirksamkeit von Maßnahmen zu deren Beeinflussung entscheiden.

Im Ergebnis der Checkliste des Leitfadens auf der Ebene der Einzelbauvorhaben soll also vor allem eingeschätzt werden:

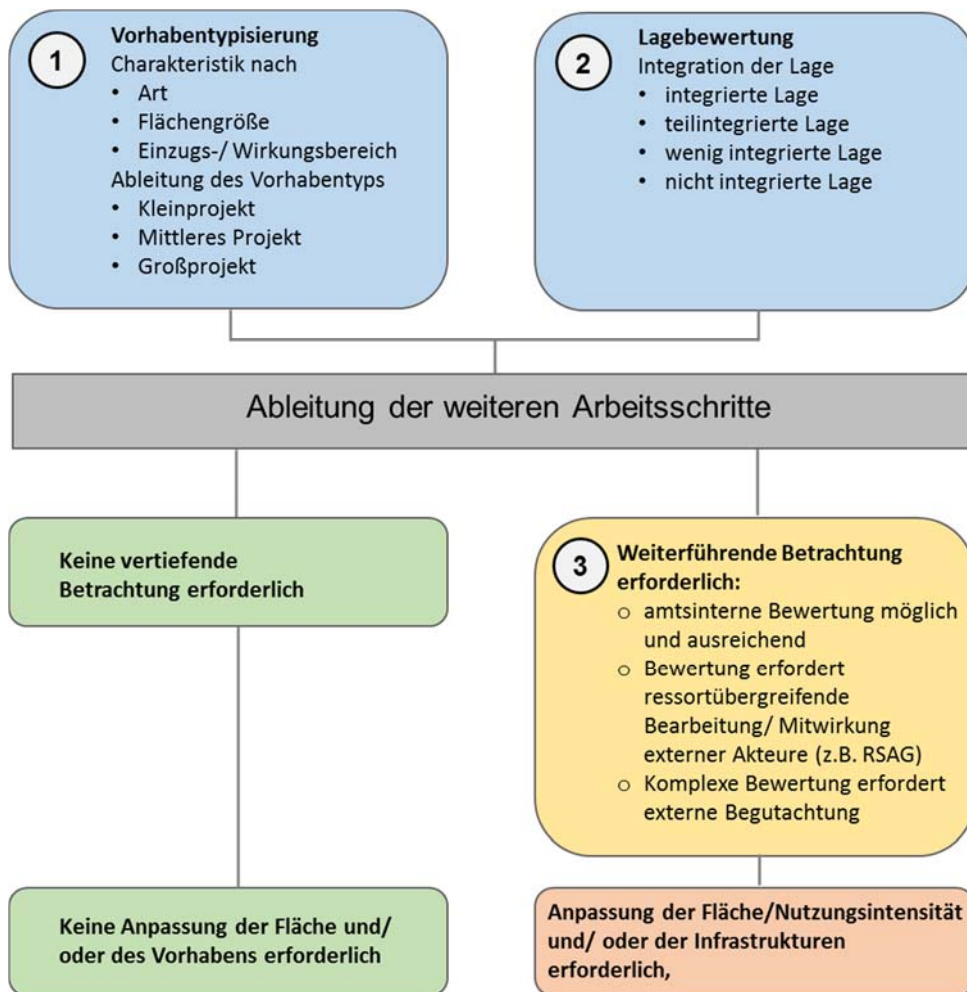
- ➔ ob die Festlegungen eines ggf. relevanten Bebauungsplanes hinsichtlich Verkehr/ Mobilitätsmanagement eingehalten werden
- ➔ ob weiterführende Betrachtungen zur verkehrlichen Anbindung mit allen Verkehrsmitteln erforderlich sind bzw. erbracht wurden
- ➔ wie die vorhandenen verkehrlichen Infrastrukturen zu entwickeln sind, um eine optimale Anbindung vor allem mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu ermöglichen
- ➔ ob und welche begleitenden Ansätze des Mobilitätsmanagements für das konkrete Einzelbauvorhaben sinnvoll sein könnten (z.B. Festlegung von Flächen für Carsharing-Angebote, Möglichkeiten der Stellplatzreduktion bei gleichzeitiger Verpflichtung für Jobticket/ betriebliches Mobilitätsmanagement)

Primäres Ziel in der Ebene der Einzelbauvorhaben ist es demnach, alle umsetzungsrelevanten Aspekte der Standortanbindung und die Möglichkeiten des objektkonkreten Mobilitätsmanagements zu prüfen bzw. zu bewerten und den jeweiligen Bauherren zu vermitteln. Bei Bauvorhaben nach § 34 BauGB ergeben sich jedoch nur wenige Möglichkeiten der verbindlichen Regelung von Fragestellungen zu Verkehr und Mobilitätsmanagement, sofern nicht diesbezügliche Festlegungen in kommunalen Satzungen existieren. Die aktuelle Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock bietet hierfür jedoch auch nur sehr beschränkte Ansatzpunkte.

3.2 Grundsätzlicher Ablauf der Bewertung und Einbeziehung von Akteuren

Der Ablauf der Bewertung erfolgt in drei grundsätzlichen Arbeitsschritten, die weitgehend unabhängig von der Betrachtungsebene sind. Zunächst sind verwaltungsintern Charakteristik und Lage des Vorhabens/ der Fläche zu bewerten. Der Umfang (Größe) des Vorhabens wird anhand verschiedener Schlüsselgrößen vereinfacht ermittelt, z.B. Flächengrößen, Einwohner- oder Beschäftigtenzahlen oder dem eingeschätzten Wirkungsbereich. Danach erfolgt eine Einstufung in Größenklassen (Schritt 1). Der zweite Schritt beinhaltet eine Bewertung der Lage hinsichtlich der städtebaulichen/ verkehrlichen Integration (Schritt 2).

In der Überlagerung der Ergebnisse der Schritte 1 und 2 kann eingeschätzt werden, ob vertiefende Betrachtungen erforderlich werden. Vereinfacht dargestellt ist das Erfordernis vertiefender Betrachtungen umso wahrscheinlicher, je größer das Vorhaben ist und desto schlechter die Integration der Lage eingeschätzt wird. Im Optimalfall sind für das zu bewertende Vorhaben keine weiteren Betrachtungen erforderlich, bei größeren Vorhaben und ungünstigen Lagen kann sich die Notwendigkeit komplexer verkehrsplanerischer Untersuchungen ergeben.



Grafik 4: vereinfachter Ablauf des Bewertungsverfahrens

Die Herangehensweise ist so ausgerichtet, dass vorrangig vom jeweiligen Bearbeiter des federführenden Amtes selbst einzuschätzen ist, ob eine weitere Betrachtung erforderlich wird und wenn ja, ob diese amtsintern zu leisten ist. Diese Struktur soll gewährleisten, dass einerseits keine überbordende Bürokratie entfaltet wird, andererseits aber auch rechtzeitig die Kompetenzen der anderen Ämter und ggf. externer Akteure in Anspruch genommen werden, wenn komplizierte Sachverhalte zu bewerten sind.

Als „federführende“ Ämter werden hier vorerst das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft für die Ebenen der Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung sowie das Bauamt für die Ebene der Einzelbauvorhaben gesehen. Sie sollten jedoch in jedem Fall rechtzeitig auf die fachlichen Kompetenzen des Tief- und Hafenbauamtes als für die Verkehrsplanung zuständigem Amt sowie Straßenbaulasträger und ggf. auf den Mobilitätskoordinator zurückgreifen, um zu fachlich fundierten Aussagen zu gelangen.

Die Einbeziehung weiterer externer Akteure im Verkehrsbereich sollte erst nach Einbeziehung dieser Ämter bzw. Stellen erfolgen. Infrage kommen insbesondere:

- ⇒ die Verkehrsunternehmen RSAG und REBUS sowie der Verkehrsverbund Warnow als Akteure im städtischen/ regionalen ÖPNV
- ⇒ die Wohnungsgesellschaft WIRO als Betreiber von Parkhäusern und Fähren
- ⇒ sonstige Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing-Anbieter, Lieferdienste, Betreiber von Fahrradverleihsystemen, weitere Parkhausbetreiber, etc.)
- ⇒ ggf. Vereine und Verbände (ADAC, ADFC, ...)

Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass nicht beabsichtigt ist, eine breite Anhörung externer Akteure vorzunehmen, sondern bei Erfordernis „nur“ speziellen Sachverstand anzufragen. Insbesondere bei größeren Vorhaben mit komplexen Untersuchungserfordernissen empfiehlt sich die Einbindung externer Gutachter.

3.3 Checklisten

Die Checklisten sind getrennt für die einzelnen Betrachtungsebenen in den Anlagen 1 bis 3 beigefügt.

4. Zusammenfassung und Empfehlungen

Der vorliegende Leitfaden wurde für die stärkere Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung erarbeitet. Kern des Leitfadens sind Checklisten zur Vorhabenbewertung in den verschiedenen Phasen der stadtplanerischen Befassung mit Entwicklungsflächen und Vorhaben von der Flächennutzungs- und Bauleitplanung bis hin zum Einzelbauantrag. Dabei ist es in der Stadt- und Verkehrsplanung besonders wichtig, frühzeitig günstige Voraussetzungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zu schaffen. Deshalb wird im vorliegenden Leitfaden die qualifizierte verkehrsplanerische Beurteilung von Flächen und Vorhaben zusammengeführt mit den spezifischen Aspekten des Mobilitätsmanagements, wobei die besonderen Anforderungen der unterschiedlichen Planungsphasen und Betrachtungsebenen berücksichtigt werden.

Anhand der ausgearbeiteten Checklisten sollen die federführenden Akteure der Stadtplanung rechtzeitig erkennen, wann welche ergänzenden Fachbeiträge und Untersuchungen erforderlich sind und welche Akteure bei deren Ausarbeitung sinnvollerweise einzubeziehen sind. Im Weiteren werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- ➔ Durchführung von Praxistests mit dem Leitfaden/ den Checklisten und Evaluierung/ Fortschreibung dieser
- ➔ 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

Ergänzend dazu wird angeregt, sich intensiv mit der Neuformulierung städtischer Satzungen in Bezug auf das Mobilitätsmanagement auseinanderzusetzen. Die derzeitige Stellplatzsatzung der Stadt Rostock ist wenig dazu geeignet. Insbesondere fehlen Aussagen zum Parkraumbedarf für Fahrräder und qualifizierten Voraussetzungen für die Stellplatzablösung oder sogar für Stellplatzrestriktionen im Innenstadtbereich oder bei Ergreifen von Maßnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements. Insbesondere bei Einzelbauvorhaben ohne textliche Festsetzungen eines Bebauungsplanes kann somit kaum Einfluss auf die verbindliche Berücksichtigung der Aspekte des Mobilitätsmanagements genommen werden.



Kommunales Mobilitätsmanagement

Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung Checkliste Flächennutzungsplanung

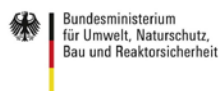


IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Checkliste Flächenbewertung Flächennutzungsplanung/ sonstige stadt(teil)bezogene Konzepte

Bezeichnung der Fläche: _____

Datum der Bewertung: _____

Hauptbearbeiter: _____ Amt: _____ Abt.: _____
<i>unter Mitwirkung von:</i>
Bearbeiter 1: _____ Amt: _____ Abt.: _____
Bearbeiter 2: _____ Amt: _____ Abt.: _____
Bearbeiter 3: _____ Amt: _____ Abt.: _____
Bearbeiter 4: _____ Amt: _____ Abt.: _____

Teil 1: 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 Flächengröße Art des Vorhabens (nur Einfachnennung möglich):	
<input type="checkbox"/>	>= 50 ha
<input type="checkbox"/>	10 bis < 50 ha
<input type="checkbox"/>	1 bis < 10 ha
<input type="checkbox"/>	< 1 ha

1.3 Einzugsbereich (nur Einfachnennung möglich):	
<input type="checkbox"/>	überregional/ regional
<input type="checkbox"/>	gesamstädtisch
<input type="checkbox"/>	stadtteilbezogen

Handlungsempfehlung/: Vorhabenstypisierung			
	Kleinprojekt	Mittleres Projekt	Großprojekt
	• stadtteilbezogen	• gesamstädtisch	• 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

Teil 2: Grundsätzliche Einschätzung zu Lage und Größe

<input type="checkbox"/>	2.1 Die Fläche liegt nah zur Innenstadt oder einem Stadtteilzentrum mit hoher Affinität zum Fußgänger- und Radverkehr. Bestehende Infrastrukturen Straße/ ÖPNV können weitgehend für die Anbindung des Gebietes genutzt werden (integrierte Lage)
<input type="checkbox"/>	2.2 Die Fläche grenzt an dicht besiedelte bzw. gewerblich genutzte Flächen außerhalb der Innenstadt an. Bestehende Infrastrukturen Straße/ ÖPNV können nur teilweise für die Anbindung des Gebietes genutzt werden (teil-integrierte Lage).
<input type="checkbox"/>	2.3 Die Fläche liegt abseits der Innenstadt oder von Stadtteilzentren, jedoch an bestehenden Infrastrukturen Straße und/ oder ÖPNV (wenig integrierte Lage).
<input type="checkbox"/>	2.4 Die Fläche liegt abseits der Innenstadt oder von Stadtteilzentren. Infrastrukturen Straße und/ oder ÖPNV müssen erst mit hohem Aufwand geschaffen werden (nicht integrierte Lage).

Handlungsempfehlung: Grundsätzliche Bewertung

Zuordnung aus Teil 1	Lage (Zuordnung aus Teil 2)			
	integriert	teil-integriert	wenig integriert	nicht integriert
Kleinprojekt				
mittleres Projekt				
Großprojekt				

- Grün:** Die Größe der Fläche/ des Projektes und die Integration der Lage lassen keine besonderen Auswirkungen erwarten, die eine vertiefende Prüfung der Fläche bzw. der beabsichtigten Nutzung auf der Ebene Flächennutzungsplanung erforderlich machen – **Teil 3 nicht erforderlich**
- Gelb:** Die Größe der Fläche/ des Projektes und die geringe Integration lassen Auswirkungen erwarten, die bereits auf FNP-/ Konzeptebene eine vertiefende Betrachtung sinnvoll machen – **Teil 3 erforderlich → weiter mit diesem**
- Rot:** Die Größe der Fläche/ des Projektes und die fehlende Integration lassen Auswirkungen erwarten, die bereits auf FNP-/ Konzeptebene vertiefende Betrachtungen erfordern – **Teil 3 erforderlich → weiter mit diesem**

Teil 3: Differenzierte Einschätzung zu Lage und Größe und Integration der Fläche

3.1 Anbindung an das Hauptstraßennetz			
<input type="checkbox"/>	3.1a Die Fläche ist bereits an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden .		
	<input type="checkbox"/>	3.1a.1 Ein Ausbau der Anbindung ist nicht erforderlich .	0 P
	<input type="checkbox"/>	3.1a.2 Ein weiterer Ausbau der Anbindung ist erforderlich . Die Maßnahmen hierfür sind bereits im MOPZ/ Ausbauplan Straßennetz/ Haushalt enthalten.	5 P
	<input type="checkbox"/>	3.1a.3 Ein weiterer Ausbau der Anbindung ist erforderlich . Die Maßnahmen hierfür sind bislang nicht im MOPZ/ Ausbauplan Straßennetz/ Haushalt enthalten . Der Aufwand wird abgeschätzt als	
	<input type="checkbox"/>	gering	3 P
	<input type="checkbox"/>	mittel	5 P
	<input type="checkbox"/>	hoch	10 P
	<input type="checkbox"/>	Aufwand nicht abschätzbar	10 P
<input type="checkbox"/>	3.1b Die Fläche ist bislang an das Hauptverkehrsstraßennetz nicht angebunden .		
	<input type="checkbox"/>	3.1b.1 Eine Anbindung ist erforderlich . Die Maßnahmen hierfür sind bereits im MOPZ/ Ausbauplan Straßennetz/ Haushalt enthalten .	5 P
	<input type="checkbox"/>	3.1b.2 Eine Anbindung ist erforderlich. Die Maßnahmen hierfür sind bislang nicht im MOPZ/ Ausbauplan Straßennetz/ Haushalt enthalten . Der Aufwand wird abgeschätzt als	
	<input type="checkbox"/>	gering	3 P
	<input type="checkbox"/>	mittel	5 P
	<input type="checkbox"/>	hoch	10 P
	<input type="checkbox"/>	Aufwand nicht abschätzbar	10 P

3.2 Auswirkung auf das Straßennetz			
<input type="checkbox"/>	3.2a Die verkehrlichen Auswirkungen wurden bereits verkehrsplanerisch geprüft (z.B. Verkehrsberechnungen im Verkehrsmodell, Leistungsfähigkeits-betrachtungen an Knotenpunkten).		
	<input type="checkbox"/>	3.2a.1 Es wurden keine relevanten Auswirkungen auf das Straßennetz festgestellt.	0 P
	<input type="checkbox"/>	3.2a.2 Für aufgezeigte Probleme im Straßennetz konnten Lösungen entwickelt werden.	3 P
	<input type="checkbox"/>	3.2a.3 Die aufgezeigten Probleme haben Einfluss auf die Art und Weise der Berücksichtigung im FNP/ Konzept	5 P

<input type="checkbox"/>	3.2b Die verkehrlichen Auswirkungen wurden verkehrsplanerisch bislang nicht geprüft .	
<input type="checkbox"/>	3.2b.1 Es werden keine relevanten Auswirkungen auf das Straßennetz erwartet.	2 P
<input type="checkbox"/>	3.2a.2 Es wird eingeschätzt, dass für eventuelle Probleme Lösungsansätze entwickelt werden können.	4 P
<input type="checkbox"/>	3.2b.3 Es wird eingeschätzt, dass Probleme mit Einfluss auf die Art und Weise der Berücksichtigung im FNP/ Konzept auftreten .	10 P
<input type="checkbox"/>	3.2b.4 Weiterführende Einschätzungen sind dem Bearbeiter derzeit nicht möglich .	5 P

3.3 Aspekte der verkehrlichen Anbindung ÖPNV		
<input type="checkbox"/>	3.3a Die Fläche liegt im Einzugsbereich bestehender oder geplanter Haltepunkte der S-Bahn bzw. der Regionalbahn? (Entfernung maximal 500 m)	0 P
<input type="checkbox"/>	3.3b Die Fläche liegt im Einzugsbereich bestehender oder geplanter Haltestellen von Straßenbahn- und/ oder Buslinien des Kernnetzes .	0 P
<input type="checkbox"/>	3.3c Die Fläche liegt im Einzugsbereich bestehender Haltestellen von Buslinien des Ergänzungsnetzes und/ oder des Regionalverkehrs .	0 P
<input type="checkbox"/>	3.3d Die Fläche kann durch neue Haltestellen im Verlauf bestehender Strecken/ Linien angeschlossen werden.	3 P
<input type="checkbox"/>	3.3e Die Fläche liegt an geplanten neuen Strecken des SPNV (entspr. MOPZ etc.)	5 P
<input type="checkbox"/>	3.3f Die Fläche liegt nicht im Einzugsbereich bestehender oder geplanter Angebote des ÖPNV/ SPNV .	10 P

3.4 Aspekte der verkehrlichen Anbindung Radverkehr		
<input type="checkbox"/>	3.4a Vorhandene oder geplante Haupttrouten des Radverkehrs bzw. gut ausgebaute Radinfrastrukturen führen unmittelbar an der Fläche vorbei bzw. tangieren diese (siehe MOPZ/ Radverkehrskonzept)	0 P
<input type="checkbox"/>	3.4.b Bislang sind keine gut nutzbaren Radverkehrsinfrastrukturen vorhanden oder geplant	5 P

Bewertung/ Handlungsempfehlung		
Gesamtpunktzahl (3.1 – 3.4)		
0 bis <10 Punkte	keine vertiefende Untersuchung erforderlich	Fläche kann unverändert in den FNP übernommen werden
10 bis <20 Punkte	verkehrsplanerische Vertiefung erforderlich (verwaltungsintern/ extern)	a) Bestimmung der FNP- oder konzeptrelevante Verkehrsangebote <i>oder/ und</i>
ab 20 Punkte	Komplexe verkehrsplanerische Untersuchung über alle Verkehrsmittel sinnvoll (extern)	b) Bestimmung/ Anpassung der Nutzungsart/ -intensität auf ein vertragliches Maß
Sektorale Punkte		
ab 10 Punkte Straßennetz (3.1 + 3.2)	Separates Gutachten zum Straßennetz	a) Bestimmung der FNP- oder konzeptrelevante Verkehrsangebote <i>oder/ und</i>
ab 10 Punkte ÖPNV (3.3)	Verwaltungsinterne Abstimmung mit RSAG/ REBUS/ VVW bzw. separates Gutachten zum ÖPNV	b) Bestimmung/ Anpassung der Nutzungsart/ -intensität auf ein vertragliches Maß



Kommunales Mobilitätsmanagement

Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung Checkliste Bebauungsplanung

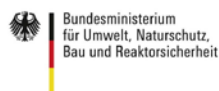


IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Checkliste Flächenbewertung Bebauungsplanung

Bezeichnung der Fläche: _____

Datum der Bewertung: _____

Hauptbearbeiter: _____ Amt: _____ Abt.: _____		
<i>unter Mitwirkung von verwaltungsinternen Akteuren:</i>		
Bearbeiter I1: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I2: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I3: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I4: _____	Amt: _____	Abt.: _____
<i>unter Mitwirkung von externen Akteuren:</i>		
Bearbeiter E1: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E2: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E3: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E4: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
in gesonderten verkehrlichen Untersuchungen:		
1.Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	
2.Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	
3.Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	

Teil 1: 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"/>	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	<ul style="list-style-type: none"> • < 200 EW 	<ul style="list-style-type: none"> • 200 bis 500 EW 	<ul style="list-style-type: none"> • > 500 EW
Gewerbliche Baufläche	<ul style="list-style-type: none"> • < 200 Beschäftigte 	<ul style="list-style-type: none"> • 200 bis 500 Beschäftigte <u>bzw.</u> • Logistikzentrum < 200 B. 	<ul style="list-style-type: none"> • > 500 Beschäftigte <u>bzw.</u> • Logistikzentrum < 500 B.
Einzelhandelseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • < 1.000 m² VRF <u>oder</u> • < 500 Kunden/ Tag 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.000 bis 2.000 m² VRF <u>oder</u> • 500 – 2.000 Kunden/ Tag 	<ul style="list-style-type: none"> • > 2.000 m² VRF <u>oder</u> • < 2.000 Kunden/ Tag
Bildungseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • Kita • Grundschule 	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelschule/ Oberschule • Gymnasium • Gesamtschule • Berufsschule/ -zentrum • Forschungs-/ universitäre Einrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung > 500 Beschäftigte
Gesundheit und Soziales	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinere Einrichtung • Ärztehaus 	<ul style="list-style-type: none"> • > 50 Beschäftigte 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung > 500 Beschäftigte
Sport und Freizeit, Tourismus und Kultureinr.	<ul style="list-style-type: none"> • < 500 Besucher 	<ul style="list-style-type: none"> • 500 – 2.000 Besucher/ Tag 	<ul style="list-style-type: none"> • > 2.000 Besucher/ Tage

Teil 2: Grundsätzliche Einschätzung zu Lage und Größe

<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)

Teil 3: Anforderungen an verkehrliche Begleituntersuchungen bei Kleinprojekten der Kategorie A mit verkehrlichen Auswirkungen auf das direkte Umfeld

3.0 Einzubeziehende Akteure - Grundsätzlich	
<input type="checkbox"/>	3.0a Planaufstellende Einrichtung (Amt/ Behörde/ Dritte)
<input type="checkbox"/>	3.0b Vorhabenträger (z.B. Amt, Wiro, Hero, privater Vorhabenträger)
<input type="checkbox"/>	3.0c Hafen- und Tiefbauamt (verkehrliche Begleitung)
<input type="checkbox"/>	3.0d Bebauungsplaner
3.0 Einzubeziehende Akteure – nur bei konkretem Bedarf	
<input type="checkbox"/>	3.0e Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	3.0f RSAG
<input type="checkbox"/>	3.0g Umweltamt
<input type="checkbox"/>	3.0h Externer Verkehrsgutachter
<input type="checkbox"/>	3.0i Sonstige und zwar _____

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
	<input type="checkbox"/> 3.1a.3 Verkehrsorganisation
	<input type="checkbox"/> 3.1a.4 Verkehrssicherheit
	<input type="checkbox"/> 3.1a.5 bauliche Defizite im Straßennetz im unmittelbaren Umfeld
	<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 → siehe z.B. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der FGSV
<input type="checkbox"/>	3.1d Ermittlung der Verkehrsbelastung der maßgebenden Zufahrt bzw. des maßgebenden Knotenpunktes für die Spitzenstunde

<input type="checkbox"/>	3.1e Überlagerung mit dem Verkehr im Bestand
<input type="checkbox"/>	3.1e.1 ggf. Verkehrszählung
<input type="checkbox"/>	3.1e.2 Einschätzung der Leistungsfähigkeit nach HBS
<input type="checkbox"/>	3.1f Prüfung von geometrischen Randbedingungen für Ver- und Entsorgungsverkehre (Schleppkurvennachweise für Lieferfahrzeuge/ Lkw)
<input type="checkbox"/>	3.1g Ableitung erforderlicher Ausbauten
<input type="checkbox"/>	3.1h erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.1a – 3.1g → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.2 Ruhender Verkehr	
<input type="checkbox"/>	3.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen
<input type="checkbox"/>	3.2a.1 gemäß Bauordnung bzw. Stellplatzsatzung
<input type="checkbox"/>	3.2a.2 gemäß EAR
<input type="checkbox"/>	3.2b Besondere Anforderungen hinsichtlich des Stellplatznachweises → siehe z. B. MOPZ, Parkraum- und Stellplatzsatzung, stadtteilbezogene Konzepte des ruhenden Verkehrs etc.
<input type="checkbox"/>	3.2b.1 erforderliche Stellplatzrestriktionen
<input type="checkbox"/>	3.2b.2 mögliche finanzielle Stellplatzablösung
<input type="checkbox"/>	3.2b.3 besondere Möglichkeiten der Stellplatzablösung/ des Stellplatzverzichts bei Ergreifen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne finanziellen Ausgleich
<input type="checkbox"/>	3.2b.4 sonstige Anforderungen
<input type="checkbox"/>	3.2c Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
<input type="checkbox"/>	3.2d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.2a – 3.2c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.3a Prüfung der Lage und baulichen Ausbildung (Barrierefreiheit!) relevanter Haltestellen
<input type="checkbox"/>	3.3b Prüfung eventueller Ergänzungsanforderungen an bestehende Verkehrsangebote im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	3.3c erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.3a – 3.3b → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.4 Fußgänger- und Radverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.4a Prüfung der Anbindung im Fuß- und Radwegenetz im direkten Umfeld des Vorhabens einschließlich gesicherter Querungen umliegender Hauptverkehrsstraßen
<input type="checkbox"/>	3.4b Prüfung der baulichen Barrierefreiheit im Zugang zur Fläche
<input type="checkbox"/>	3.4c Prüfung des Erfordernisses von Fahrradabstellanlagen → siehe Stellplatzatzung, sofern Festlegungen zum Radverkehr enthalten bzw. EAR und ERA
<input type="checkbox"/>	3.4c.1 im öffentlichen Raum (insbesondere bei öffentlichen Nutzungen)
<input type="checkbox"/>	3.4c.2 auf privaten Flächen
<input type="checkbox"/>	3.4d Prüfung der zielnahen Einordnung der Fahrradabstellanlagen (z.B. bei kleinen Supermärkten, Kindereinrichtungen oder auch Wohnanlagen)
<input type="checkbox"/>	3.4e Nutzbarkeit bestehender Abstellanlagen für Fahrräder/ Fahrradstationen
<input type="checkbox"/>	3.4f erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.4a – 3.4e → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.5 kommunales Mobilitätsmanagement	
<input type="checkbox"/>	3.5a Prüfung der Relevanz für Car-und Bike-Sharing
<input type="checkbox"/>	3.5a.1 Zugriffsmöglichkeiten auf bereits bestehende Angebote
<input type="checkbox"/>	3.5a.2 Besondere Potenziale für diese Angebotsformen
<input type="checkbox"/>	3.5b Prüfung über bereits bestehende Angebote im Mobilitätsmanagement für den Standort („standortbezogenes Mobilitätsmanagement“)
<input type="checkbox"/>	3.5c Prüfung der Sinnfälligkeit für betriebliches Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5d Prüfung der Sinnfälligkeit für zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5e Identifikation potenzieller Ansprechpartner für den Mobilitätskoordinator, falls in dieser Phase bereits bekannt
<input type="checkbox"/>	3.5f erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.5a – 3.5f → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

Bewertung/ Handlungsempfehlung Kleinprojekte der Kategorie A	
<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

Teil 3: Anforderungen an verkehrliche Begleituntersuchungen bei Kleinprojekten der Kategorie B mit verkehrlichen Wirkungen auch auf benachbarte Straßenzüge bzw. den Stadtteil

3.0 Einzubeziehende Akteure - Grundsätzlich	
<input type="checkbox"/>	3.0a Planaufstellende Einrichtung (Amt/ Behörde/ Dritte)
<input type="checkbox"/>	3.0b Vorhabenträger (z.B. Amt, Wiro, Hero, privater Vorhabenträger)
<input type="checkbox"/>	3.0c Hafen- und Tiefbauamt (verkehrliche Begleitung)
<input type="checkbox"/>	3.0d Bebauungsplaner
3.0 Einzubeziehende Akteure – nur bei konkretem Bedarf	
<input type="checkbox"/>	3.0e Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	3.0f RSAG
<input type="checkbox"/>	3.0g Umweltamt
<input type="checkbox"/>	3.0h Externer Verkehrsgutachter
<input type="checkbox"/>	3.0i Sonstige und zwar _____

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
	<input type="checkbox"/> 3.1a.3 Verkehrsorganisation
	<input type="checkbox"/> 3.1a.4 Verkehrssicherheit
	<input type="checkbox"/> 3.1a.5 bauliche Defizite im Straßennetz im unmittelbaren Umfeld
	<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 → siehe z.B. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der FGSV
<input type="checkbox"/>	3.1d Ermittlung der Verkehrsbelastung der maßgebenden Zufahrt bzw. des maßgebenden Knotenpunktes für die Spitzenstunde

<input type="checkbox"/>	3.1e Überlagerung mit dem Verkehr im Bestand
	<input type="checkbox"/> 3.1e.1 ggf. Verkehrszählung
	<input type="checkbox"/> 3.1e.2 Einschätzung der Leistungsfähigkeit nach HBS
<input type="checkbox"/>	3.1f Prüfung von geometrischen Randbedingungen für Ver- und Entsorgungsverkehre (Schleppkurvennachweise für Lieferfahrzeuge/ Lkw) an Zufahrten zum Plangebiet und weiteren maßgeblichen Knotenpunkten
<input type="checkbox"/>	3.1g Ableitung erforderlicher Ausbauten und Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung potenziell entstehender Probleme/ Defizite
<input type="checkbox"/>	3.1h Abgrenzung des Auswirkungsbereiches durch verkehrsplanerische Begründung und ggf. Modellrechnung
<input type="checkbox"/>	3.1i Erweiterung der Analyse auf den Auswirkungsbereich
<input type="checkbox"/>	3.1j Aufzeigen der konkret zu erwartenden Auswirkungen
<input type="checkbox"/>	3.1k erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.1a – 3.1j → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.2 Ruhender Verkehr

<input type="checkbox"/>	3.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen
	<input type="checkbox"/> 3.2a.1 gemäß Bauordnung bzw. Stellplatzsatzung
	<input type="checkbox"/> 3.2a.2 gemäß EAR
<input type="checkbox"/>	3.2b Besondere Anforderungen hinsichtlich des Stellplatznachweises → siehe z. B. MOPZ, Parkraum- und Stellplatzsatzung, stadtteilbezogene Konzepte des ruhenden Verkehrs etc.
	<input type="checkbox"/> 3.2b.1 erforderliche Stellplatzrestriktionen
	<input type="checkbox"/> 3.2b.2 mögliche finanzielle Stellplatzablösung
	<input type="checkbox"/> 3.2b.3 besondere Möglichkeiten der Stellplatzablösung/ des Stellplatzverzichts bei Ergreifen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne finanziellen Ausgleich
	<input type="checkbox"/> 3.2b.4 sonstige Anforderungen
<input type="checkbox"/>	3.2c Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
<input type="checkbox"/>	3.2d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.2a – 3.2c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.3a Prüfung der Lage und baulichen Ausbildung (Barrierefreiheit!) relevanter Haltestellen
<input type="checkbox"/>	3.3b Prüfung eventueller Ergänzungsanforderungen an bestehende Verkehrsangebote im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	3.3c erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.3a – 3.3b → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.4 Fußgänger- und Radverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.4a Prüfung der Anbindung im Fuß- und Radwegenetz im direkten Umfeld des Vorhabens einschließlich gesicherter Querungen umliegender Hauptverkehrsstraßen
<input type="checkbox"/>	3.4b Prüfung der baulichen Barrierefreiheit im Zugang zur Fläche
<input type="checkbox"/>	3.4c Prüfung des Erfordernisses von Fahrradabstellanlagen → siehe Stellplatzatzung, sofern Festlegungen zum Radverkehr enthalten bzw. EAR und ERA
<input type="checkbox"/>	3.4c.1 im öffentlichen Raum (insbesondere bei öffentlichen Nutzungen)
<input type="checkbox"/>	3.4c.2 auf privaten Flächen
<input type="checkbox"/>	3.4d Prüfung der zielnahen Einordnung der Fahrradabstellanlagen (z.B. bei kleinen Supermärkten, Kindereinrichtungen oder auch Wohnanlagen)
<input type="checkbox"/>	3.4e Nutzbarkeit bestehender Abstellanlagen für Fahrräder/ Fahrradstationen
<input type="checkbox"/>	3.4f erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.4a – 3.4e → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.5 kommunales Mobilitätsmanagement	
<input type="checkbox"/>	3.5a Prüfung der Relevanz für Car-und Bike-Sharing
<input type="checkbox"/>	3.5a.1 Zugriffsmöglichkeiten auf bereits bestehende Angebote
<input type="checkbox"/>	3.5a.2 Besondere Potenziale für diese Angebotsformen
<input type="checkbox"/>	3.5b Prüfung über bereits bestehende Angebote im Mobilitätsmanagement für den Standort („standortbezogenes Mobilitätsmanagement“)
<input type="checkbox"/>	3.5c Prüfung der Sinnfälligkeit für betriebliches Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5d Prüfung der Sinnfälligkeit für zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5e Identifikation potenzieller Ansprechpartner für den Mobilitätskoordinator, falls in dieser Phase bereits bekannt
<input type="checkbox"/>	3.5f erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.5a – 3.5f → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

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

Teil 3: Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen bei mittleren Projekten mit verkehrlichen Wirkungen voraussichtlich über den Stadtteil hinausgehende Wirkungen

3.0 Einzubeziehende Akteure - Grundsätzlich	
<input type="checkbox"/>	3.0a Planaufstellende Einrichtung (Amt/ Behörde/ Dritte)
<input type="checkbox"/>	3.0b Vorhabenträger (z.B. Amt, Wiro, Hero, privater Vorhabenträger)
<input type="checkbox"/>	3.0c Hafen- und Tiefbauamt (verkehrliche Begleitung)
<input type="checkbox"/>	3.0d Bebauungsplaner
<input type="checkbox"/>	3.0e Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	3.0f RSAG
<input type="checkbox"/>	3.0g Umweltamt
3.0 Einzubeziehende Akteure – nur bei konkretem Bedarf	
<input type="checkbox"/>	3.0h Externer Verkehrsgutachter
<input type="checkbox"/>	3.0i VVW/ Rebus
<input type="checkbox"/>	3.0j Sonstige und zwar _____

3.1 Straßennetz	
<input type="checkbox"/>	3.1a Abgrenzung des Auswirkungsbereiches durch verkehrsplanerische Begründung/ qualifizierte (teilräumliche) Modellrechnung
<input type="checkbox"/>	3.1b Analyse und Beschreibung der gegenwärtigen Verkehrssituation
<input type="checkbox"/>	3.1a.1 Verkehrsmengen
<input type="checkbox"/>	3.1a.2 Verkehrsabläufe
<input type="checkbox"/>	3.1a.3 Verkehrsorganisation
<input type="checkbox"/>	3.1a.4 Verkehrssicherheit
<input type="checkbox"/>	3.1a.5 bauliche Defizite im Straßennetz im unmittelbaren Umfeld
<input type="checkbox"/>	3.1a.6 _____
<input type="checkbox"/>	3.1c Beschreibung städtebaulicher und verkehrlicher Vorhaben im Umfeld, die die derzeitige Situation beeinflussen könnten → siehe MOPZ, städtebauliche und verkehrliche Stadtteilkonzepte etc.

<input type="checkbox"/>	3.1d Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr mittels Arbeitshilfen → siehe z.B. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der FGSV oder Verkehrserzeugungsberechnungen
<input type="checkbox"/>	3.1e Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Schwerverkehr → siehe z.B. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der FGSV oder Verkehrserzeugungsberechnungen
<input type="checkbox"/>	3.1f Ermittlung der Verkehrsbelastungen des Straßennetzes für den „Ohne-Fall“ (ohne Vorhaben) und den „Mit-Fall“ durch Verkehrsumlegungen
<input type="checkbox"/>	3.1f.1 im Betrachtungshorizont Analyse
<input type="checkbox"/>	3.1f.2 im Betrachtungshorizont Prognose
<input type="checkbox"/>	3.1g Ermittlung von Knotenpunktbelastungen/ Dimensionierungsverkehrsmengen für die im Weiteren zu betrachtenden Knotenpunkte
<input type="checkbox"/>	3.1h Einschätzung der Leistungsfähigkeit nach HBS an maßgeblichen Zufahrten zum Plangebiet und weiteren maßgeblichen Knotenpunkten (Schwachstellen)
<input type="checkbox"/>	3.1i Prüfung von geometrischen Randbedingungen für Ver- und Entsorgungsverkehre (Schleppkurvennachweise für Lieferfahrzeuge/ Lkw) an maßgeblichen Zufahrten zum Plangebiet und weiteren maßgeblichen Knotenpunkten
<input type="checkbox"/>	3.1j Ableitung erforderlicher Ausbauten und sonstiger Maßnahmen zum Abbau bereits bestehender und sich mit der Realisierung des Vorhabens verschärfender oder neu ergebener Defizite
<input type="checkbox"/>	3.1k erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.1a – 3.1j → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.2 Ruhender Verkehr	
<input type="checkbox"/>	3.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen
<input type="checkbox"/>	3.2a.1 gemäß Bauordnung bzw. Stellplatzsatzung
<input type="checkbox"/>	3.2a.2 gemäß EAR
<input type="checkbox"/>	3.2b Besondere Anforderungen hinsichtlich des Stellplatznachweises → siehe z. B. MOPZ, Parkraum- und Stellplatzsatzung, stadtteilbezogene Konzepte des ruhenden Verkehrs etc.
<input type="checkbox"/>	3.2b.1 erforderliche Stellplatzrestriktionen
<input type="checkbox"/>	3.2b.2 mögliche finanzielle Stellplatzablösung
<input type="checkbox"/>	3.2b.3 besondere Möglichkeiten der Stellplatzablösung/ des Stellplatzverzichts bei Ergreifen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne finanziellen Ausgleich
<input type="checkbox"/>	3.2b.4 sonstige Anforderungen
<input type="checkbox"/>	3.2c Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
<input type="checkbox"/>	3.2d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.2a – 3.2c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

<input type="checkbox"/>	3.3a Prüfung der ausreichenden Kapazität bestehender Angebote im ÖPNV und der Möglichkeiten/ Erfordernisse von Angebotsverdichtungen oder -ergänzungen → siehe z. B. MOPZ und Nahverkehrsplan
<input type="checkbox"/>	3.3b Prüfung der Lage und baulichen Ausbildung (Barrierefreiheit!) relevanter Haltestellen
<input type="checkbox"/>	3.3c Prüfung eventueller Ergänzungsanforderungen an bestehende Verkehrsangebote im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	3.3d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.3a – 3.3c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.4 Fußgänger- und Radverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.4a Prüfung der Anbindung an das Radwegehauptnetz → siehe z. B. MOPZ/ Radverkehrskonzept
<input type="checkbox"/>	3.4b Prüfung der Anbindung im Fußwegenetz im direkten Umfeld des Vorhabens einschließlich gesicherter Querungen umliegender Hauptverkehrsstraßen
<input type="checkbox"/>	3.4c Prüfung der baulichen Barrierefreiheit im Zugang zur Fläche
<input type="checkbox"/>	3.4d Prüfung des Erfordernisses von Fahrradabstellanlagen → siehe Stellplatzatzung, sofern Festlegungen zum Radverkehr enthalten bzw. EAR und ERA
<input type="checkbox"/>	3.4d.1 im öffentlichen Raum (insbesondere bei öffentlichen Nutzungen)
<input type="checkbox"/>	3.4d.2 auf privaten Flächen
<input type="checkbox"/>	3.4e Prüfung der zielnahen Einordnung der Fahrradabstellanlagen (z.B. bei Supermärkten, Kindereinrichtungen, Firmengeländen oder auch Wohnanlagen)
<input type="checkbox"/>	3.4f Nutzbarkeit bestehender Abstellanlagen für Fahrräder/ Fahrradstationen an relevanten ÖPNV-Schnittstellen
<input type="checkbox"/>	3.4g Sinnfälligkeit einer eigenen qualifizierten Abstellanlage oder einer Fahrradstationen
<input type="checkbox"/>	3.4h erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.4a – 3.4g → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.5 kommunales Mobilitätsmanagement	
<input type="checkbox"/>	3.5a Prüfung der Relevanz für Car-und Bike-Sharing
<input type="checkbox"/>	3.5a.1 Zugriffsmöglichkeiten auf bereits bestehende Angebote
<input type="checkbox"/>	3.5a.2 Besondere Potenziale für diese Angebotsformen
<input type="checkbox"/>	3.5a.2 Ggf. Ausweisung eigener Flächenreservierungen im Plangebiet für Car-Sharing-Stellplätze/ -station bzw. Leihräder/ Leihradstation
<input type="checkbox"/>	3.5b Prüfung über bereits bestehende Angebote im Mobilitätsmanagement für den Standort („standortbezogenes Mobilitätsmanagement“)
<input type="checkbox"/>	3.5c Prüfung der Sinnfälligkeit für betriebliches Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5d Prüfung der Sinnfälligkeit für zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

<input type="checkbox"/>	3.5e Prüfung der Möglichkeit für Jobtickets
<input type="checkbox"/>	3.5f Prüfung der Sinnfälligkeit einer Mobilitätsberatung bei Umzug/ Neuansiedlung von Einrichtungen/ Firmen mit größerem Mitarbeiterpotenzial
<input type="checkbox"/>	3.5g Identifikation potenzieller Ansprechpartner für den Mobilitätskoordinator, falls in dieser Phase bereits bekannt
<input type="checkbox"/>	3.5h erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.5a – 3.5g → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.6 Umweltwirkungen des Verkehrs	
<input type="checkbox"/>	3.6a Bereitstellung der verkehrlichen Eingangsdaten für schalltechnische Gutachten zum Plangebiet
<input type="checkbox"/>	3.6b Prüfung der Auswirkungen auf bereits bestehende Lärmschwerpunkte
<input type="checkbox"/>	3.6c Ausweisung von Netzbereichen, in denen ggf. mit deutlichen Lärmzunahmen gerechnet werden muss (Verdopplung der Verkehrsmengen)
<input type="checkbox"/>	3.6d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.6a – 3.6c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

Bewertung/ Handlungsempfehlung mittlere Projekte	
<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"/>	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltwirkungen
<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
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltwirkungen

Teil 3: Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen bei großen Projekten mit deutlichen Wirkungen auch über die Stadtgrenzen Rostocks hinaus

3.0 Einzubeziehende Akteure - Grundsätzlich	
<input type="checkbox"/>	3.0a Planaufstellende Einrichtung (Amt/ Behörde/ Dritte)
<input type="checkbox"/>	3.0b Vorhabenträger (z.B. Amt, Wiro, Hero, privater Vorhabenträger)
<input type="checkbox"/>	3.0c Hafen- und Tiefbauamt (verkehrliche Begleitung)
<input type="checkbox"/>	3.0d Bebauungsplaner
<input type="checkbox"/>	3.0e Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	3.0f RSAG
<input type="checkbox"/>	3.0g VVW/ Rebus
<input type="checkbox"/>	3.0h Umweltamt
<input type="checkbox"/>	3.0i Externer Verkehrsgutachter
<input type="checkbox"/>	3.0j Sonstige und zwar _____

3.1 Straßennetz	
<input type="checkbox"/>	3.1a Abgrenzung des Auswirkungsbereiches durch qualifizierte Modellrechnung
<input type="checkbox"/>	3.1b Analyse und Beschreibung der gegenwärtigen Verkehrssituation
<input type="checkbox"/>	3.1a.1 Verkehrsmengen
<input type="checkbox"/>	3.1a.2 Verkehrsabläufe
<input type="checkbox"/>	3.1a.3 Verkehrsorganisation
<input type="checkbox"/>	3.1a.4 Verkehrssicherheit
<input type="checkbox"/>	3.1a.5 bauliche Defizite im Straßennetz im Untersuchungsgebiet (der Teil des Auswirkungsbereiches, in dem relevante Auswirkungen zu erwarten sind)
<input type="checkbox"/>	3.1a.6 _____
<input type="checkbox"/>	3.1c Beschreibung städtebaulicher und verkehrlicher Vorhaben im Umfeld, die die derzeitige Situation beeinflussen könnten → siehe MOPZ, städtebauliche und verkehrliche Stadtteilkonzepte etc.
<input type="checkbox"/>	3.1d Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr durch Verkehrserzeugungsberechnungen

<input type="checkbox"/>	3.1e Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Schwerverkehr durch Verkehrserzeugungsberechnungen
<input type="checkbox"/>	3.1f Ermittlung der Verkehrsbelastungen des Straßennetzes für den „Ohne-Fall“ (ohne Vorhaben) und den „Mit-Fall“ im Betrachtungshorizont Prognose durch Verkehrsumlegungen
<input type="checkbox"/>	3.1g Ermittlung von Knotenpunktbelastungen/ Dimensionierungsverkehrsmengen für die im Weiteren zu betrachtenden Knotenpunkte
<input type="checkbox"/>	3.1h Einschätzung der Leistungsfähigkeit nach HBS an maßgeblichen Zufahrten zum Plangebiet und weiteren maßgeblichen Knotenpunkten (Schwachstellen)
<input type="checkbox"/>	3.1i Prüfung von geometrischen Randbedingungen für Ver- und Entsorgungsverkehre (Schleppkurvennachweise für Lieferfahrzeuge/ Lkw) an maßgeblichen Zufahrten zum Plangebiet und weiteren maßgeblichen Knotenpunkten
<input type="checkbox"/>	3.1j Ableitung erforderlicher Ausbauten und sonstiger Maßnahmen zum Abbau bereits bestehender und sich mit der Realisierung des Vorhabens verschärfender oder neu ergebener Defizite
<input type="checkbox"/>	3.1k erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.1a – 3.1j → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.2 Ruhender Verkehr

<input type="checkbox"/>	3.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen
<input type="checkbox"/>	3.2a.1 gemäß Bauordnung bzw. Stellplatzsatzung
<input type="checkbox"/>	3.2a.2 gemäß EAR
<input type="checkbox"/>	3.2b Besondere Anforderungen hinsichtlich des Stellplatznachweises → siehe z. B. MOPZ, Parkraum- und Stellplatzsatzung, stadtteilbezogene Konzepte des ruhenden Verkehrs etc.
<input type="checkbox"/>	3.2b.1 erforderliche Stellplatzrestriktionen
<input type="checkbox"/>	3.2b.2 mögliche finanzielle Stellplatzablösung
<input type="checkbox"/>	3.2b.3 besondere Möglichkeiten der Stellplatzablösung/ des Stellplatzverzichts bei Ergreifen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne finanziellen Ausgleich
<input type="checkbox"/>	3.2b.4 sonstige Anforderungen
<input type="checkbox"/>	3.2c Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
<input type="checkbox"/>	3.2d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.2a – 3.2c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

<input type="checkbox"/>	3.3a Prüfung der ausreichenden Kapazität bestehender Angebote im ÖPNV und der Möglichkeiten/ Erfordernisse von Angebotsverdichtungen oder -ergänzungen → siehe z. B. MOPZ und Nahverkehrsplan
<input type="checkbox"/>	3.3b Prüfung von notwendigen Angebotsverdichtungen oder -ergänzungen (dabei insbesondere Auswertung der Maßnahmen im MOPZ und Nahverkehrsplan) sowie vollständig neuer Angebote (neue Bus- oder Straßenbahnlinien)
<input type="checkbox"/>	3.3c Prüfung der Möglichkeit der Einrichtung besonderer standortbezogener privatrechtlich organisierter ÖPNV-Angebote (z.B. Betriebsverkehre zu Schichtwechselzeiten, „Einkaufsbuse“ o.ä.)

<input type="checkbox"/>	3.3d Prüfung der Lage und baulichen Ausbildung (Barrierefreiheit!) relevanter Haltestellen
<input type="checkbox"/>	3.3e Prüfung der Sinnfälligkeit neuer Haltestellen
<input type="checkbox"/>	3.3f erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.3a – 3.3e → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.4 Fußgänger- und Radverkehr	
<input type="checkbox"/>	3.4a Prüfung der Anbindung an das Radwegehauptnetz → siehe z. B. MOPZ/ Radverkehrskonzept
<input type="checkbox"/>	3.4b Prüfung der Notwendigkeit neuer Radwegeverbindungen
<input type="checkbox"/>	3.4c Prüfung der Anbindung im Fußwegenetz im direkten Umfeld des Vorhabens einschließlich gesicherter Querungen umliegender Hauptverkehrsstraßen
<input type="checkbox"/>	3.4d Prüfung der baulichen Barrierefreiheit im Zugang zur Fläche
<input type="checkbox"/>	3.4e Prüfung des Erfordernisses von Fahrradabstellanlagen → siehe Stellplatzatzung, sofern Festlegungen zum Radverkehr enthalten bzw. EAR und ERA
<input type="checkbox"/>	3.4e.1 im öffentlichen Raum (insbesondere bei öffentlichen Nutzungen)
<input type="checkbox"/>	3.4e.2 auf privaten Flächen
<input type="checkbox"/>	3.4f Prüfung der zielnahen Einordnung der Fahrradabstellanlagen (z.B. bei Supermärkten, Kindereinrichtungen, Firmengeländen oder auch Wohnanlagen)
<input type="checkbox"/>	3.4g Nutzbarkeit bestehender Abstellanlagen für Fahrräder/ Fahrradstationen an relevanten ÖPNV-Schnittstellen
<input type="checkbox"/>	3.4h Sinnfälligkeit einer eigenen qualifizierten Abstellanlage oder einer Fahrradstationen
<input type="checkbox"/>	3.4i erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.4a – 3.4h → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.5 kommunales Mobilitätsmanagement	
<input type="checkbox"/>	3.5a Prüfung der Relevanz für Car- und Bike-Sharing/ bzw. Car- und Bike-Pools
<input type="checkbox"/>	3.5a.1 Zugriffsmöglichkeiten auf bereits bestehende Angebote
<input type="checkbox"/>	3.5a.2 Besondere Potenziale für diese Angebotsformen
<input type="checkbox"/>	3.5a.3 Ggf. Ausweisung eigener Flächenreservierungen im Plangebiet für Car-Sharing-Stellplätze/ -station bzw. Leihräder/ Leihradstation
<input type="checkbox"/>	3.5a.4 Möglichkeiten (über-)betrieblicher Car- und/ oder Bike-Pools
<input type="checkbox"/>	3.5b Prüfung über bereits bestehende Angebote im Mobilitätsmanagement für den Standort („standortbezogenes Mobilitätsmanagement“)
<input type="checkbox"/>	3.5c Prüfung der Sinnfälligkeit für betriebliches Mobilitätsmanagement

<input type="checkbox"/>	3.5d Prüfung der Sinnfälligkeit für zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	3.5e Prüfung der Möglichkeit für Jobtickets
<input type="checkbox"/>	3.5f Prüfung der Sinnfälligkeit einer Mobilitätsberatung bei Umzug/ Neuansiedlung von Einrichtungen/ Firmen mit größerem Mitarbeiterpotenzial
<input type="checkbox"/>	3.5g Identifikation potenzieller Ansprechpartner für den Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	3.5h erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.5a – 3.5g → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

3.6 Umweltwirkungen des Verkehrs	
<input type="checkbox"/>	3.6a Bereitstellung der verkehrlichen Eingangsdaten für schalltechnische Gutachten zum Plangebiet
<input type="checkbox"/>	3.6b Prüfung der Auswirkungen auf bereits bestehende Lärmschwerpunkte
<input type="checkbox"/>	3.6c Ausweisung von Netzbereichen, in denen ggf. mit deutlichen Lärmzunahmen gerechnet werden muss (Verdopplung der Verkehrsmengen)
<input type="checkbox"/>	3.6d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.6a – 3.6c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

Bewertung/ Handlungsempfehlung mittlere Projekte	
<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"/>	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltwirkungen
<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
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltwirkungen



Kommunales Mobilitätsmanagement

Leitfaden für die Integration Mobilitätsmanagement in die Stadtplanung Checkliste Einzelbauvorhaben innerhalb B-Plan oder §34 BauGB

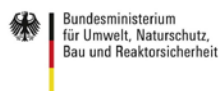


IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Checkliste Einzelbauvorhaben

Bezeichnung der Fläche: _____

Datum der Bewertung: _____

Hauptbearbeiter: _____ Amt: _____ Abt.: _____		
<i>unter Mitwirkung von verwaltungsinternen Akteuren:</i>		
Bearbeiter I1: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I2: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I3: _____	Amt: _____	Abt.: _____
Bearbeiter I4: _____	Amt: _____	Abt.: _____
<i>unter Mitwirkung von externen Akteuren:</i>		
Bearbeiter E1: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E2: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E3: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
Bearbeiter E4: _____	Einrichtung/ Institution: _____	
in gesonderten verkehrlichen Untersuchungen:		
1. Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	
2. Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	
3. Gutachten	Titel: _____	
	Beauftragtes Unternehmen: _____	
	Stand/ Datum des Gutachtens: _____	

Teil 1: Vorhabenstypisierung

Die Bewertung erfolgt für alle Vorhaben, bei denen zutrifft:

- Wohnbaufläche mit > 100 EW *oder/und*
- Gewerbliche Baufläche mit > 100 Beschäftigten *oder/und*
- Einzelhandelseinrichtung mit > 500 m² VRF oder > 100 Kunden/ Tag *oder/und*
- Alle Bildungseinrichtungen *oder/und*
- Für alle Ärztehäuser bzw. vergleichbar und größer *oder/und*
- Für Sport-, Freizeit-, Tourismus- und Kultureinrichtung mit > 100 Besucher

Teil 2: Einschätzung zum Vorhaben

2.0 Einzubeziehende Akteure - Grundsätzlich	
<input type="checkbox"/>	2.0a Empfänger des Bauantrages (Bauamt)
<input type="checkbox"/>	2.0b Vorhabenträger (z.B. Amt, Wiro, Hero, privater Vorhabenträger)
<input type="checkbox"/>	2.0c Stadtplanungsamt
<input type="checkbox"/>	2.0d Hafen- und Tiefbauamt (verkehrliche Begleitung)
<input type="checkbox"/>	2.0e Architekt
0 Einzubeziehende Akteure – nur bei konkretem Bedarf	
<input type="checkbox"/>	2.0f Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	2.0g RSAG
<input type="checkbox"/>	2.0h Externer Verkehrsgutachter
<input type="checkbox"/>	2.0i Sonstige und zwar _____

2.1 Straßennetz	
<input type="checkbox"/>	2.1a Genehmigungsfähigkeit der Anbindung an das Straßennetz
<input type="checkbox"/>	2.1b Prüfung von geometrischen Randbedingungen für Ver- und Entsorgungsverkehre (Schleppkurvennachweise für Lieferfahrzeuge/ Lkw)
<input type="checkbox"/>	2.1c erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 1a – 1b → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

2.2 Ruhender Verkehr	
<input type="checkbox"/>	2.2a Stellplatznachweis für die neu anzusiedelnden Nutzungen gemäß Stellplatzsatzung
<input type="checkbox"/>	2.2b Besondere Anforderungen hinsichtlich des Stellplatznachweises → siehe z. B. MOPZ, Parkraum- und Stellplatzsatzung, stadtteilbezogene Konzepte des ruhenden Verkehrs etc.
<input type="checkbox"/>	2.2b.1 erforderliche Stellplatzrestriktionen
<input type="checkbox"/>	2.2b.2 mögliche finanzielle Stellplatzablösung
<input type="checkbox"/>	2.2b.3 besondere Möglichkeiten der Stellplatzablösung/ des Stellplatzverzichts bei Ergreifen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ohne finanziellen Ausgleich
<input type="checkbox"/>	2.2b.4 Überdeckung des eigenen Stellplatzbedarfes (ohne Auflagen/ zur Reduktion bestehender Parkraumdefizite)
<input type="checkbox"/>	2.2c Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
<input type="checkbox"/>	2.2d erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 2.2a – 2.2c → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr	
<input type="checkbox"/>	2.3a Prüfung der Lage und baulichen Ausbildung (Barrierefreiheit!) relevanter Haltestellen
<input type="checkbox"/>	2.3b Prüfung der Sinnfälligkeit neuer Haltestellen
<input type="checkbox"/>	2.3c erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 2.3a – 2.3b → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

2.4 Fußgänger- und Radverkehr	
<input type="checkbox"/>	2.4a Prüfung der Anbindung im Fuß- und Radwegenetz im direkten Umfeld des Vorhabens einschließlich gesicherter Querungen umliegender Hauptverkehrsstraßen
<input type="checkbox"/>	2.4b Prüfung der baulichen Barrierefreiheit im Zugang zur Fläche
<input type="checkbox"/>	2.4c Prüfung des Erfordernisses von Fahrradabstellanlagen → siehe Stellplatzsatzung, sofern Festlegungen zum Radverkehr enthalten bzw. EAR und ERA
<input type="checkbox"/>	2.4c.1 im öffentlichen Raum (insbesondere bei öffentlichen Nutzungen)
<input type="checkbox"/>	2.4c.2 auf privaten Flächen

<input type="checkbox"/>	2.4d Prüfung der zielnahen Einordnung der Fahrradabstellanlagen
<input type="checkbox"/>	2.4e Nutzbarkeit bestehender Abstellanlagen für Fahrräder/ Fahrradstationen
<input type="checkbox"/>	2.4f Sinnfälligkeit einer eigenen qualifizierten Abstellanlage oder einer Fahrradstation
<input type="checkbox"/>	2.4g erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.4a – 3.4f → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

2.5 kommunales Mobilitätsmanagement	
<input type="checkbox"/>	2.5a Prüfung der Relevanz für Car- und Bike-Sharing/ bzw. Car- und Bike-Pools
<input type="checkbox"/>	2.5a.1 Zugriffsmöglichkeiten auf bereits bestehende Angebote
<input type="checkbox"/>	2.5a.2 Besondere Potenziale für diese Angebotsformen
<input type="checkbox"/>	2.5a.3 Ggf. Ausweisung eigener Flächenreservierungen im Plangebiet für Car-Sharing-Stellplätze/ -station bzw. Leihräder/ Leihradstation
<input type="checkbox"/>	2.5b Prüfung über bereits bestehende Angebote im Mobilitätsmanagement für den Standort („standortbezogenes Mobilitätsmanagement“) bzw. der Sinnfälligkeit der Etablierung eines solchen am betrachteten Standort (Plangebiet)
<input type="checkbox"/>	2.5c Prüfung der Sinnfälligkeit für betriebliches Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	2.5d Prüfung der Sinnfälligkeit für zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	2.5e Prüfung der Möglichkeit für Jobtickets
<input type="checkbox"/>	2.5f Prüfung der Sinnfälligkeit einer Mobilitätsberatung bei Umzug/ Neuansiedlung von Einrichtungen/ Firmen mit größerem Mitarbeiterpotenzial
<input type="checkbox"/>	2.5g Identifikation potenzieller Ansprechpartner für den Mobilitätskoordinator
<input type="checkbox"/>	2.5h erfolgt keine Prüfung der o. g. Sachverhalte 3.5a – 3.5g → dann Begründung des Verzichts auf Prüfung

Bewertung/ Handlungsempfehlung Einzelbauvorhaben	
<input type="checkbox"/>	Das Vorhaben kann ohne weitere verkehrliche Maßnahmen umgesetzt werden.
<input type="checkbox"/>	Das Vorhaben ist durch verkehrliche Maßnahmen zu begleiten. Handlungsschwerpunkte sind:
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Straßennetz
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im ÖPNV
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen im Mobilitätsmanagement
<input type="checkbox"/>	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltwirkungen