

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung

Gemeinsames Kolloquium der Landeshauptstadt Dresden,
der TU Dresden/vip und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen
Gesellschaft Sachsen (DVWG)

Dresden, 15. Oktober 2012
TU Dresden, Dölfersaal

Von der Generalverkehrsplanung (GVP) zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und/oder Stadtmobilitätsplan

Merkblatt Generalverkehrsplanung der Gemeinden (MGVP) 1969

Rahmenrichtlinien für die Generalverkehrsplanung (Ra Ri GVP) 1979

Leitfaden für Verkehrsplanungen 1985/2001

Arbeitstitel: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung – in Vorbereitung

**Auf Ebene der EU:
„Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) = Stadtmobilitätspläne“**

Die EU setzt den Rahmen

Weißbuch zum Verkehr

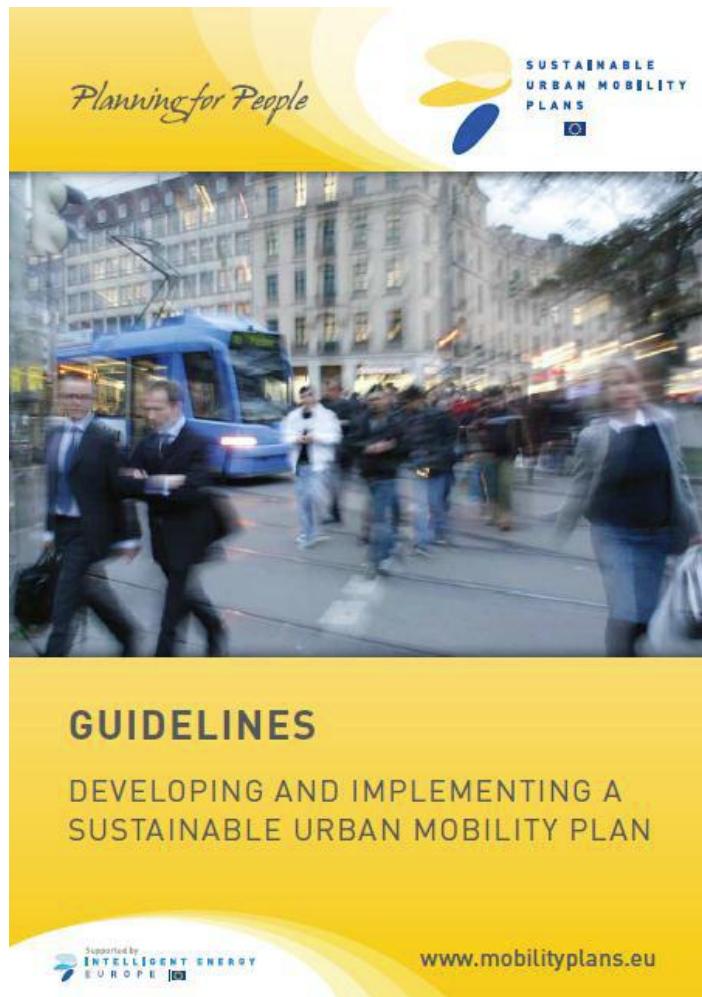
„Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“

2.3. Integrierte urbane Mobilität

31. Pläne für urbane Mobilität

- Schaffung von Verfahren und Finanzierungsinstrumenten auf EU-Ebene zur Vorbereitung von Audits und Plänen zur urbanen Mobilität sowie eines auf gemeinsamen Zielen gründenden europäischen Mobilitätsanzeigers. Prüfung der Möglichkeit verbindlicher Vorgaben für Städte ab einer bestimmten Größe, denen an EU-Leitlinien ausgerichtete nationale Standards zugrunde liegen.
- Gewährung von Mitteln aus dem Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds unter der Voraussetzung, dass die betreffenden Städte und Regionen eine gültige, von unabhängiger Seite validierte Bescheinigung über ein Leistungs- und Nachhaltigkeitsaudit für urbane Mobilität vorgelegt haben.
- Prüfung eines europäischen Förderrahmens zur schrittweisen Umsetzung von Plänen für urbane Mobilität in europäischen Städten.
- Anreize für große Arbeitgeber, Unternehmens-/Mobilitätsmanagementpläne zu entwickeln. KOM(2011) 144 endgültig

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) – Stadtmobilitätspläne



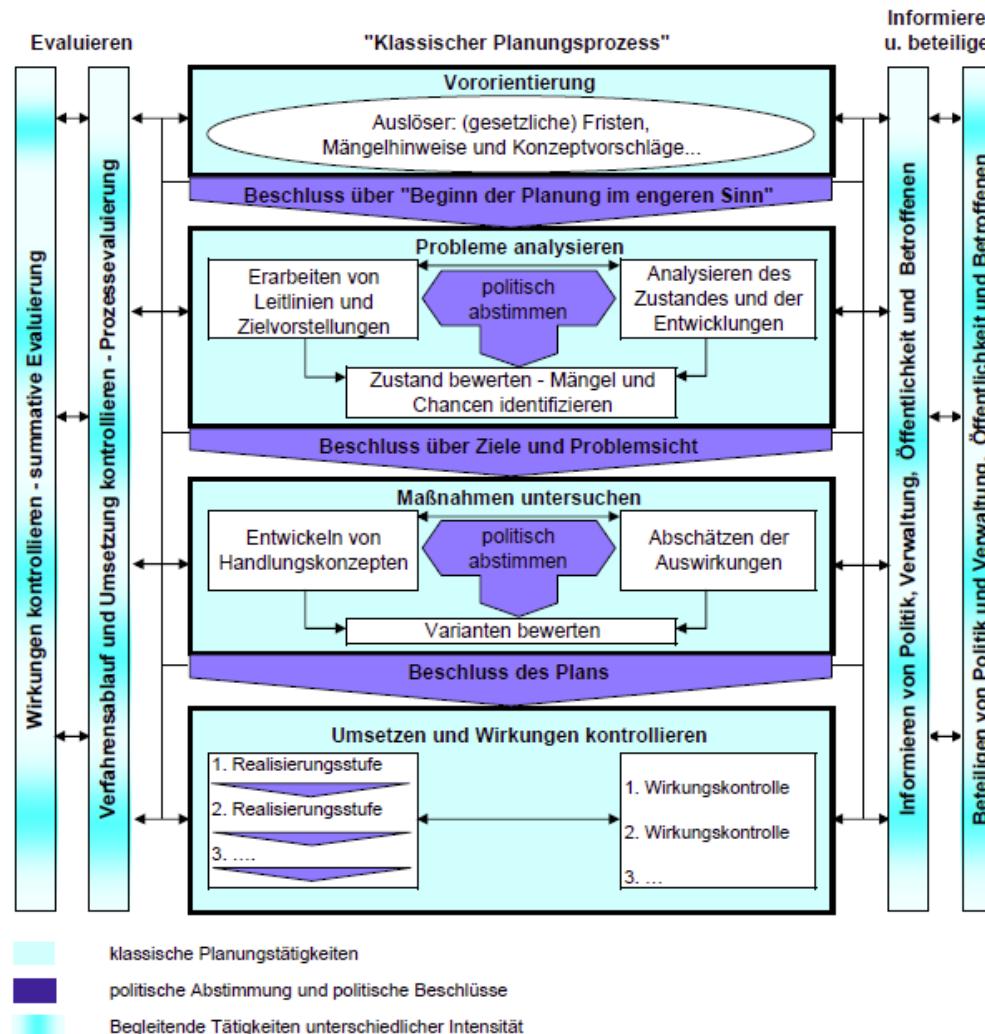
Quelle: http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web.pdf

Dresden, den 15. Oktober 2012

Gemeinsames Kolloquium der LH Dresden,
der TU Dresden/vip und der DVWG Sachsen

Folie 4 von 14

Verkehrsplanung als Prozess der Entscheidungsvorbereitung



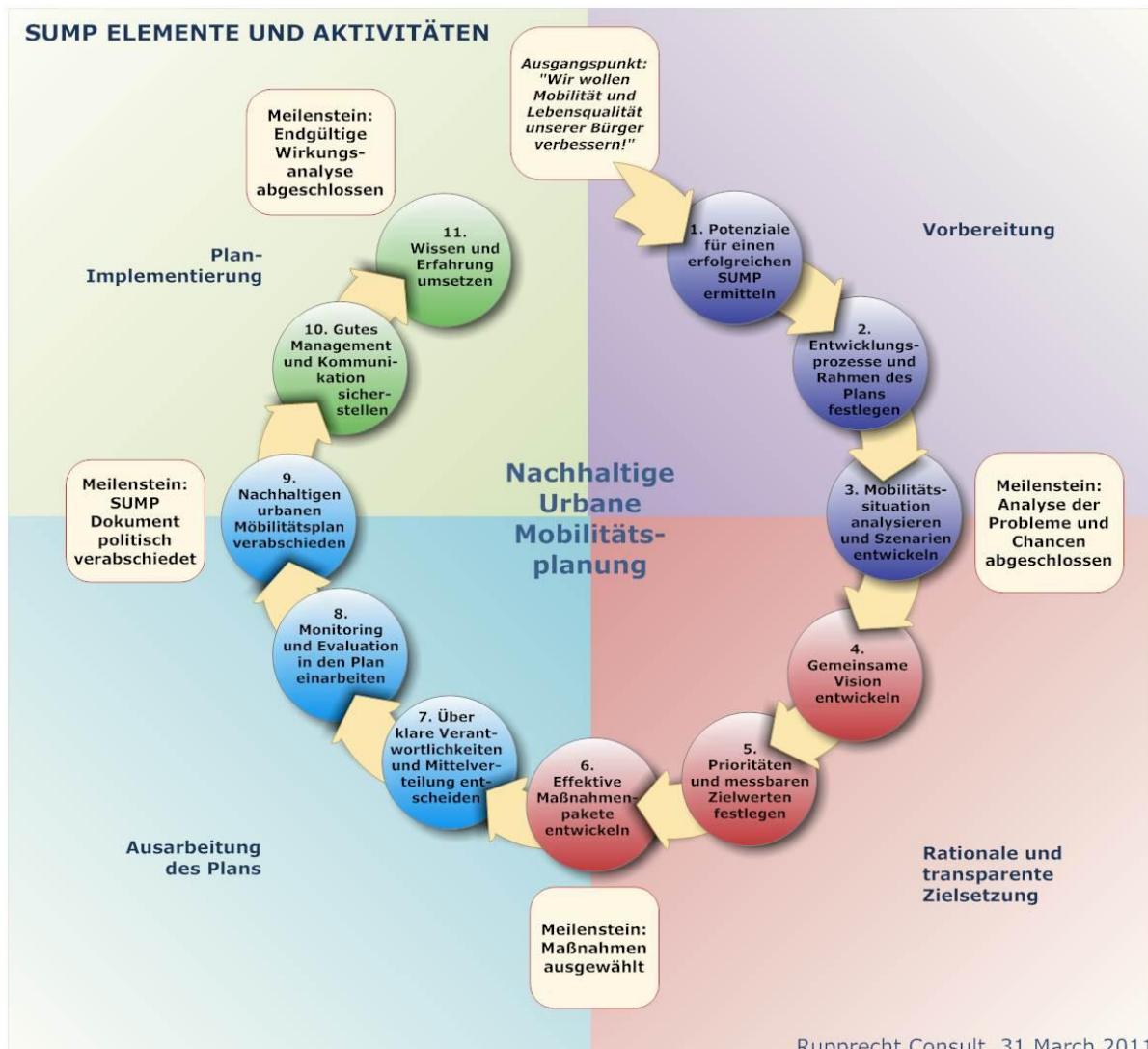
In Anlehnung an FGSV (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen, weiterentwickelt von Prof. Holz-Rau

Dresden, den 15. Oktober 2012

Gemeinsames Kolloquium der LH Dresden,
der TU Dresden/vip und der DVWG Sachsen

Folie 5 von 14

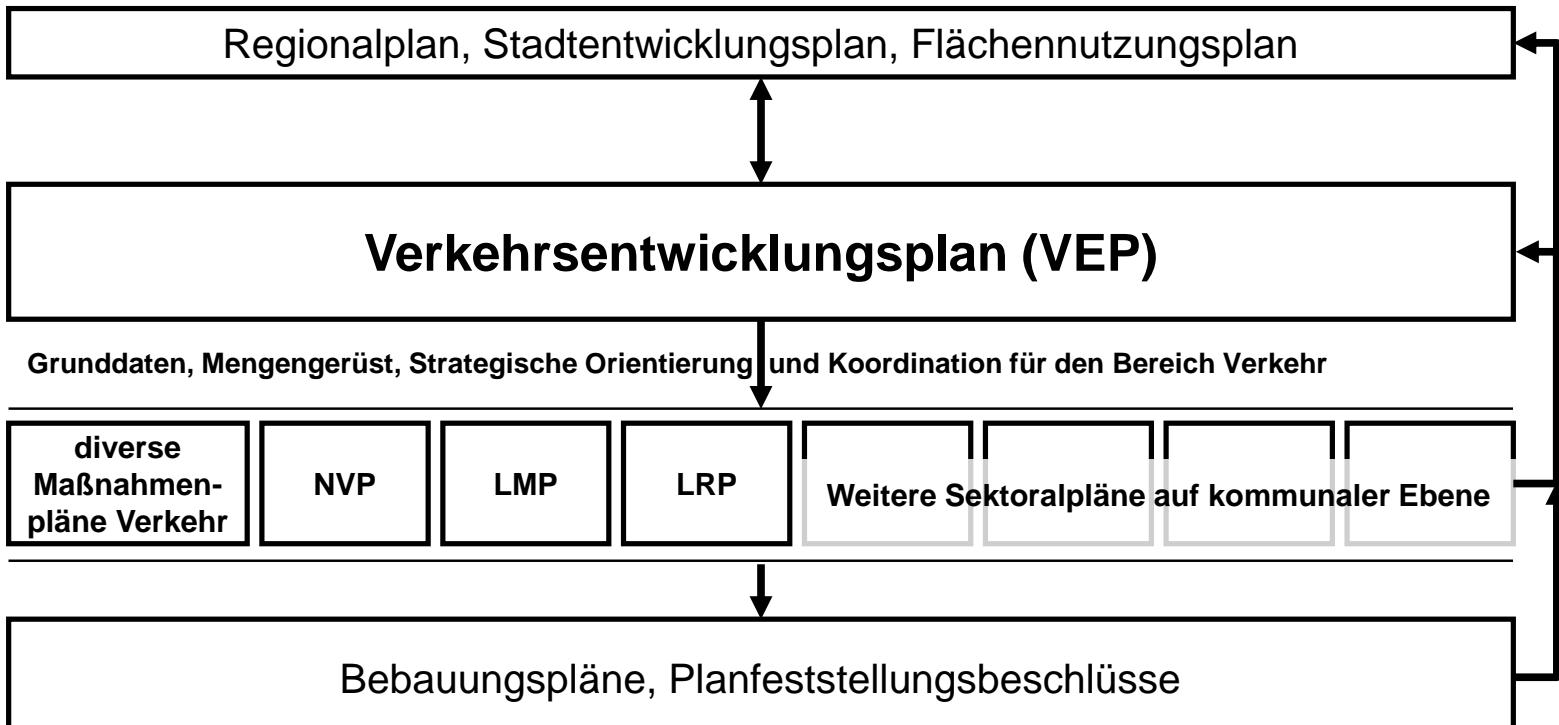
SUMP – Planungsprozess als Kreislauf



Kennzeichen integrierter Verkehrsplanungen:

- Kontinuierlicher Prozess
 - Kooperation und Beteiligung
 - Klare Ziele und Strategien
 - Zielorientierte Nachfragesteuerung
 - Einsatz der Szenariotechnik
 - Integrierte harte und weiche Maßnahmen
 - Qualitätsmanagement: Evaluation und Erfolgskontrolle

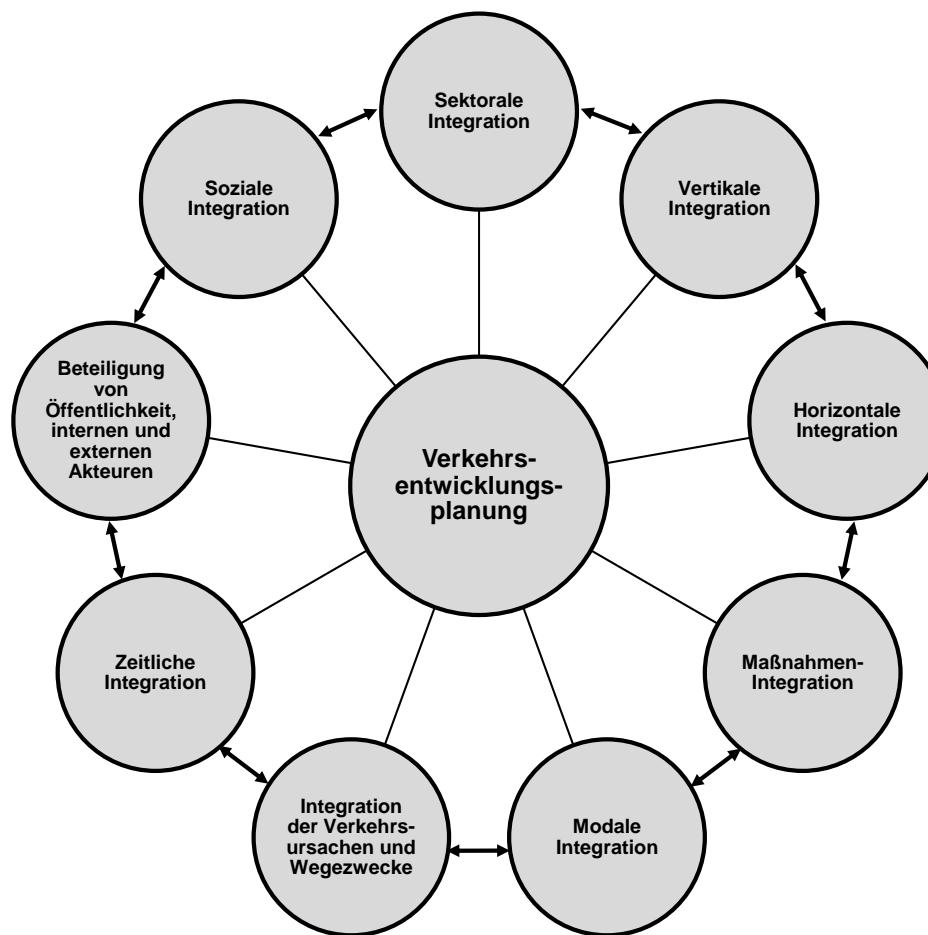
Strategische Einbindungs- und Koordinations- erforderisse der Verkehrsentwicklungsplanung



NVP: Nahverkehrsplan, LMP: Lärmminderungsplan, LRP: Luftreinhalteplan

Aus „Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ – Bild 2

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung



Aus „Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ – Bild 4

Integrierte Maßnahmenpalette der Verkehrs- entwicklungsplanung

0 Raumordnungspolitische Maßnahmen

- Förderung gemischter und verdichteter Strukturen zur Verringerung der Verkehrs nachfrage
- Ansiedlungen in „integrierten Zonen“ mit Anschluss an den ÖPNV

1 Technische und Infrastrukturmaßnahmen (Engineering)

- Bau von Verkehrsanlagen für alle Verkehrsträger und intermodale Nutzungen
- Fahrzeugtechnische Maßnahmen
- ITS-Maßnahmen zur Information und Beeinflussung

2 Preis- und Finanzpolitische Maßnahmen (Economy)

- Besteuerung (Fahrzeuge, Kraftstoffe...)
- Nutzerfinanzierung
- Parkgebühren
- Beförderungstarife
- Erschließungsbeiträge

3 Ordnungspolitische Maßnahmen (Enforcement)

- Gesetzgebung, Emissions- und andere Standards
- Zufahrtsbeschränkungen, autofreie und Zonen mit Emissionsbegrenzungen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Sicherheitskontrollen
- Verkehrssteuerung und -lenkung
- Polizeiliche Kontrollen und Überwachungen

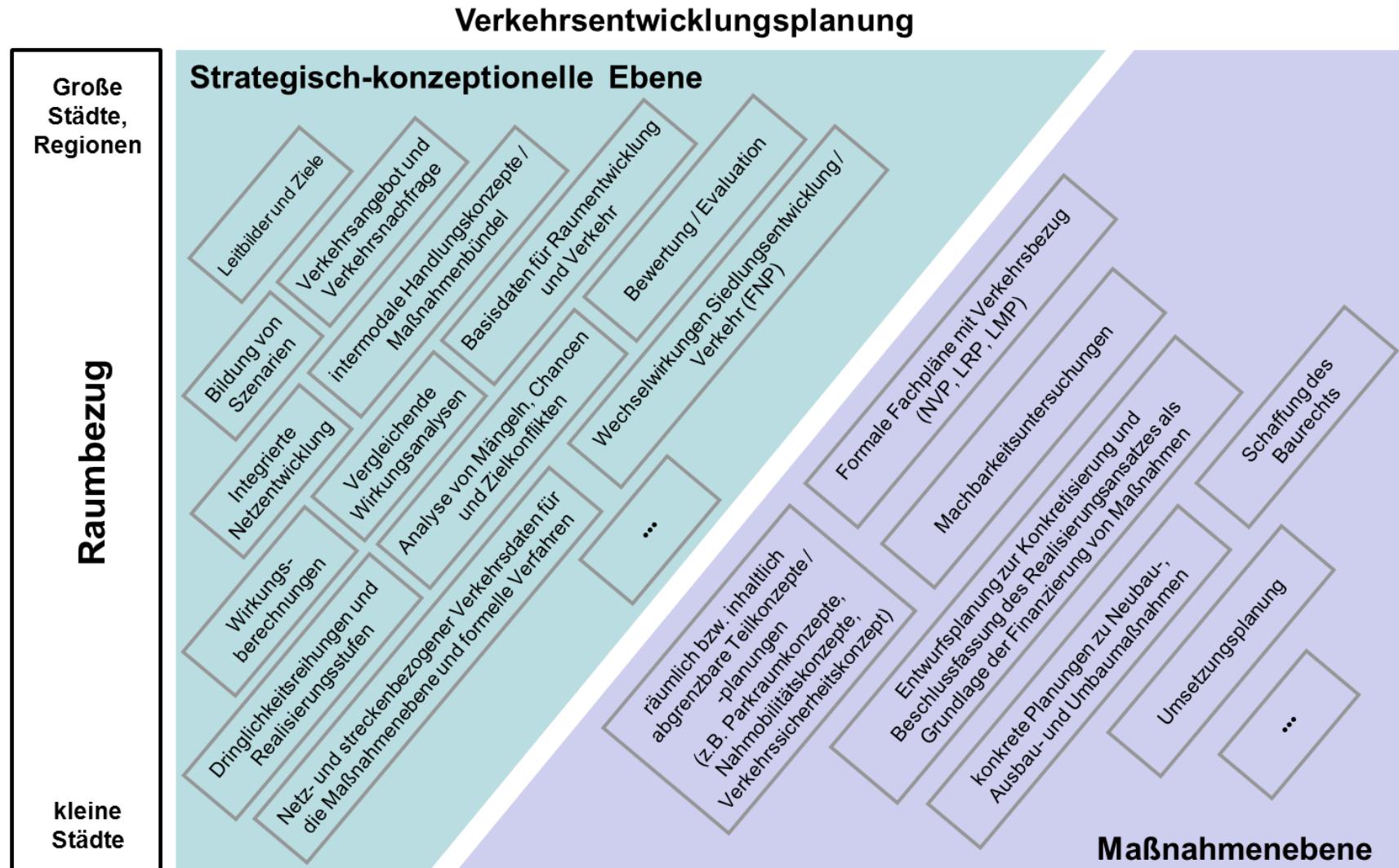
4 Ausbildung und Information (Education)

- Verkehrsverhalten als Thema in Schulen
- Fahrerausbildung
- Nutzung der Medien
- Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung, Public Awareness Kampagnen
- Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen

5 Organisatorische und logistische Maßnahmen

- Verbesserung der Fahrzeugauslastung (car sharing, car pooling)
- Anreizsysteme und Benutzervorteile für Best Practises
- Differenzierte Angebote für inter- und multimodale Nutzung

Strategische Orientierung und/oder konkrete Maßnahmen?



Aus „Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ – Bild 9

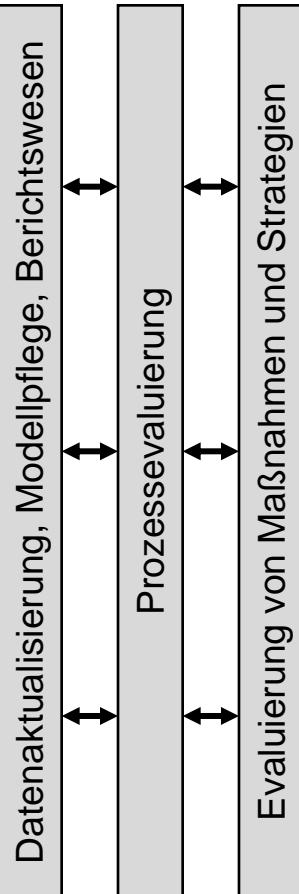
Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung

Kontinuierliche Fachaufgaben

Informieren und beteiligen

Strategisch-konzeptionelle Ebene (periodisch vorlaufend)

- Leitbild, Ziele
- Analysen, Methoden, Szenarien
- Strategien, Rahmenpläne und Konzepte



Maßnahmenebene (umsetzungsorientiert)

- formelle Fachpläne (NVP, LMP, LRP)
- Maßnahmenpläne Verkehr
- Bereichsbezogene Maßnahmenbündel
- Einzelmaßnahmen und -projekte

Information von Politik, Verwaltungen, Öffentlichkeit und Betroffenen

Beteiligung von Politik, Verwaltungen, Öffentlichkeit und Betroffenen

NVP: Nahverkehrsplan, LMP: Lärminderungsplan, LRP: Luftreinhalteplan

Aus „Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ – Bild 10

Arbeitsschritte in tabellarischer Übersicht

Was	Wie	Warum	Wann	Federführung	Beteiligung	Bemerkungen
6 Beteiligungs-konzept	<p>Klärung,</p> <ul style="list-style-type: none"> – welche Gruppen (bzw. die Öffentlichkeit), – wann, – durch wen, – mit welcher Gewichtung und – mit welchen technischen Mitteln zu beteiligen sind <p>Empfohlen wird politischer Beschluss durch kommunales Entscheidungsgremium.</p>	<p>um eine stringente Beteiligung zu ermöglichen, ist eine klare Struktur erforderlich</p>	<p>möglichst frühzeitig vor Beginn der Arbeiten, spätestens vor der Analysephase</p>	<p>Leitung des Amtes oder des Fachbereiches</p>	<ul style="list-style-type: none"> – verwaltungsinterne AG – Politik – zuständiges kommunal-politisches Entscheidungsgremium (Fachausschuss) 	<p>– betrifft auch „Marketing nach innen“ (innerhalb der Verwaltung)</p> <p>– ggf. ist zur Legitimation des Beteiligungskonzepts durch projektbegleitenden Runden Tisch, Wissenschaftlichen Beirat, Bürgerforen etc. auch ein Beschluss in den politischen Gremien zweckmäßig</p> <p>– vgl. FGSV (2012b)</p>
7 Klärung der Frage, ob der VEP mit oder ohne den Einsatz von Verkehrsmodellen erstellt werden soll	<p>Prüfung, ob Aufgabenstellung den Einsatz von Modellen erfordert bzw. umgekehrt ob es für die Aufgabenstellung überhaupt geeignete Modelle gibt</p>	<p>Optimierung von Aufwand und Nutzen</p>	<p>vor Erstellung des Leistungsverzeichnisses</p>	<p>Leitung des Amtes oder des Fachbereiches</p>	<p>verwaltungsinterne AG</p>	<p>– die Verwendung von Modellen ist nicht unbedingt zwingend erforderlich</p> <p>– vgl. Abschnitt 7.2</p>
8 Qualitäts-sicherung des Verkehrs-modells	<p>Festlegung von Standards im Fall einer Neuvergabe von Modellierungsleistungen</p>	<p>Unabhängigkeit von einzelnen Akteuren und vermeintlichen Sachzwängen sicherstellen</p>		<p>Leitung des Amtes oder des Fachbereiches, ggf. Einbeziehung eines externen Beraters</p>	<p>verwaltungsinterne AG, Sachbearbeitung Verkehrsmodell</p>	<p>– Verkehrsmodellübergabe an Auftraggeber, um kontinuierliche Datenpflege sicherstellen zu können</p> <p>– Zur Konzeptionierung des Verkehrsmodells kann die Einbeziehung einer externen Beratung sinnvoll sein.</p>

Beispiel aus „Die neuen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ – Anhang 2

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung

2 Notwendigkeit der Verkehrsentwicklungsplanung mit Exkurs „Stadtmobilitätspläne nach den Vorstellungen der Europäischen Union“

3 Integrationsaspekte

4 Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung

- 4.1 Überblick
- 4.2 Phase der Vororientierung
- 4.3 Phase der Problemanalyse und der Festlegung der Ziele
- 4.4 Phase der Maßnahmenuntersuchung, Nutzung von Szenarien
- 4.5 Phase der Abwägung und Entscheidung
- 4.6 Phase der Umsetzung und Wirkungskontrolle

5 Unterscheidung von strategisch-konzeptioneller Ebene und

Maßnahmenebene

- 5.1 Ausgangslage
- 5.2 Die Ebenen der Verkehrsentwicklungsplanung
- 5.3 Inhalte der strategisch-konzeptionellen Ebene
- 5.4 Inhalte der Maßnahmenebene
- 5.5 Zusammenwirken von strategisch-konzeptioneller Ebene und Maßnahmenebene der Verkehrsentwicklungsplanung

6 Hinweise zu Prozess, Verfahren und Organisation der

Verkehrsentwicklungsplanung

- 6.1 Informieren, beteiligen und kooperieren
- 6.2 Integration und Einordnung gesetzlich vorgeschriebener Planwerke mit Verkehrsbezug
- 6.3 Evaluation der Verkehrsentwicklungsplanung
- 6.4 Qualitätsmanagement

7 Hinweise zu Methoden und Inhalten

- 7.1 Regelmäßige Bereitstellung und Erhebung von Daten
- 7.2 Nutzung von rechnergestützten Verkehrsmodelle
- 7.3 Berücksichtigung nicht verkehrlicher Wirkungen

8 Beachtung stadtstruktureller, siedlungsstruktureller und sonstiger Randbedingungen

- 8.1 Ausgangslage
- 8.2 Kooperation über administrative Grenzen hinweg
- 8.3 Beachtung orts- und stadtgrößenspezifischer Besonderheiten

9 Kernpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung

Quellen- und Literaturverzeichnis

Teil A: Im Text zitierte Quellen

Teil B: Ergänzende Literaturhinweise

Anhang 1: Beispiele

Anhang 2: Schritte zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes

Anhang 3: Datenanforderungen in der Verkehrsentwicklungsplanung

Anhang 4: Für die Verkehrsplanung relevante Fachplanungen

Anhang 5: Abkürzungsverzeichnis

Fazit

Definition:

Verkehrsentwicklungsplanung ist eine integrierte vorausschauende systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen mit der Absicht, die Ortsveränderungen in einem Planungsraum durch siedlungsstrukturelle, bauliche, betriebliche, ordnungs-, preis-, tarifpolitische und informative Maßnahmen im Sinne bestimmter Ziele zu beeinflussen.

Kernpunkte:

- (1) Integrierter, kooperativer Ansatz**
- (2) Zielorientierung und Szenarioansatz**
- (3) Strategisch konzeptionelle Ebene (periodisch) und Maßnahmenebene**
- (4) Organisation der Verkehrsentwicklungsplanung als kontinuierliche Pflichtaufgabe mit Berichtswesen (Qualitätsmanagement, Grundlagen für Verkehrsfinanzierung, aktuelle Datenbereitstellung, Evaluation und Erfolgskontrollen)**
- (5) Maßgeschneiderte Bearbeitungsansätze für jeden Planungsraum**